

3 1761 11973353 3

87

- 503

Government
Publication



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119733533>

Government
Publications

Travel to work

1976-1980

Déplacements entre le domicile et le lieu de travail

1976-1980



Note

This and other government publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores or by mail order.

Mail orders should be sent to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7, or to Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Inquiries about this publication should be addressed to:

Travel, Tourism and Recreation Section,
Education, Science and Culture Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (telephone: 995-9689) or to a local Advisory Services office:

St. John's (Nfld.)	(737-4073)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(359-5405)
Edmonton	(420-3027)
Vancouver	(666-3695)

Toll-free access to the regional statistical information service is provided in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island by telephoning 1-800-565-7192. Throughout Saskatchewan, the Regina office can be reached by dialing 1(112)800-667-3524, and throughout Alberta, the Edmonton office can be reached by dialing 1-800-222-6400.

Nota

On peut se procurer cette publication, ainsi que toutes les publications du gouvernement du Canada, auprès des agents autorisés locaux, dans les librairies ordinaires ou par la poste.

Les commandes par la poste devront parvenir à Ventes et services de publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7, ou à Imprimerie et édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Toutes demandes de renseignements sur la présente publication doivent être adressées à:

Section des voyages, du tourisme et des loisirs,
Division de l'éducation, des sciences et de la culture,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (téléphone: 995-9689) ou à un bureau local des Services consultatifs situé aux endroits suivants:

St. John's (T.-N.)	(737-4073)
Halifax	(426-5331)
Montréal	(283-5725)
Ottawa	(992-4734)
Toronto	(966-6586)
Winnipeg	(949-4020)
Regina	(359-5405)
Edmonton	(420-3027)
Vancouver	(666-3695)

On peut obtenir une communication gratuite avec le service régional d'information statistique de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard en composant 1-800-565-7192. En Saskatchewan, on peut communiquer avec le bureau régional de Regina en composant 1(112)800-667-3524, et en Alberta, avec le bureau d'Edmonton au numéro 1-800-222-6400.

Catalogue

87-503

Occasional

Travel to Work

1976-1980

ERRATAPage 7, Highlights (last paragraph)

70 and 70% should read 70% and 75%

Page 27, Table 7

Total commuters, Ottawa-Hull, 1978:
234 thousands should read 294 thousands

Pages 32 and 33, Table 10

Commuters, Distance to work 6-12 miles,
Nova Scotia, 1980:

33 thousands and 12 per cent should
read 58 thousands and 21 per cent

Commuters, Distance to work 6-12 miles,
New-Brunswick, 1980:

26 thousands and 12 per cent should
read 47 thousands and 22 per cent

Page 34, Table 11

Commuters, Distance to work 13 and
more miles, Toronto, 1980:
337 thousands should read 347 thousands

Total commuters, Other areas, 1979:
4,357 thousands should read 4,324
thousands

Commuters, Less than 1 mile, Canada, 1978;
1,110 thousands should read 1,010
thousands

Catalogue

87-503

Hors série

Déplacements entre le domicile et le lieu
de travail

1976-1980

ERRATAPage 7, Faits saillants (dernier paragraphe)

70 et 70% doit se lire 70% et 75%

Page 27, Tableau 7

Total navatteurs, Ottawa-Hull, 1978:
234 milliers doit se lire 294 milliers

Pages 32 et 33, Tableau 10

Navatteurs, Distance parcourue 6-12 milles,
Nouvelle-Ecosse, 1980:

33 milliers et 12 pourcentage doivent se
lire 58 milliers et 21 pourcentage

Navatteurs, Distance parcourue 6-12 milles,
Nouveau-Brunswick, 1980:

26 milliers et 12 pourcentage doivent se
lire 47 milliers et 22 pourcentage

Page 34, Tableau 11

Navatteurs, Distance parcourue 13 et plus
de milles, Toronto, 1980:
337 milliers doit se lire 347 milliers

Total navatteurs, Autres régions, 1979:
4,357 milliers doit se lire 4,324 milliers

Navatteurs, moins de 1 mille, Canada, 1978;
1,110 milliers doit se lire 1,010 milliers

Page 39, Table 14

Commuters, Time to work, 33 and more minutes, Halifax 1979:
18⁵ per cent should read 10⁵ per cent

Commuters, Time to work, 23-32 minutes, Montréal, 1979:
29 per cent should read 23 per cent

Page 40, Table 15

Automobiles, Size 4, Canada, 1978:
1,965 thousands should read
965 thousands

Automobiles, Size 2, Québec, 1980:
273 thousands should read 373
thousands

Page 42, Table 16

Automobiles, Size 4, Montréal, 1980:
52 thousands should read 62 thousands

Automobiles, Other, Calgary, 1976:
205 thousands should read 27 thousands

Automobiles, Size 1, Other areas, 1980:
464 thousands should read 425 thousands

Automobiles, Size 3, Canada, 1977:
1,023 thousands should read 1,053
thousands

Page 45, Table 18

Total Commuters, Male, Professional,
technical:
343 thousands should read 1,343
thousands

Page 39, Tableau 14

Navatteurs, Durée du déplacement, 33 et plus de minutes, Halifax 1979:
18⁵ pourcentage doit se lire 10⁵ pourcentage

Navatteurs, Durée du déplacement, 23-32 minutes, Montréal 1979:
29 pourcentage doit se lire 23 pourcentage

Page 40, Tableau 15

Automobiles, Taille 4, Canada, 1978:
1,965 milliers doit se lire 965 milliers

Automobiles, Taille 2, Québec, 1980:
273 milliers doit se lire 373 milliers

Page 42, Tableau 16

Automobiles, Taille 4, Montréal, 1980:
52 milliers doit se lire 62 milliers

Automobiles, Autre, Calgary, 1976:
205 milliers doit se lire 27 milliers

Automobiles, Taille 1, Autres régions, 1980:
464 milliers doit se lire 425 milliers

Automobiles, Taille 3, Canada, 1977:
1,023 milliers doit se lire 1,053 milliers

Page 45, Tableau 18

Total navatteur, Hommes, Professionnel,
technique:
343 milliers doit se lire 1,343 milliers

Statistics Canada
Education, Science and Culture
Division
Travel, Tourism and Recreation Section

Travel to work

1976-1980

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1982

March 1982
4-2202-503

Price: Canada, \$6.00
Other Countries, \$7.20

Catalogue 87-503

ISBN 0-660-50621-1

Ottawa

Statistique Canada
Division de l'éducation, des sciences et
de la culture
Section des voyages, du tourisme
et des loisirs

Déplacements entre le domicile et le lieu de travail

1976-1980

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1982

Mars 1982
4-2202-503

Prix: Canada, \$6.00
Autres pays, \$7.20

Catalogue 87-503

ISBN 0-660-50621-1

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
 - nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- † revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
 - néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- † nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

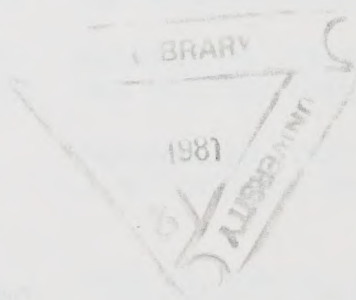


Table of Contents

	Page
Highlights	7
Introduction	9
Method of Transportation	9
Distance and Time To Work	14
Size of Automobile	15
Socio-economic Characteristics of Commuters	16

Figure

I. Method of Transportation of Commuters, Month of November 1976-1980	10
II. Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1980	11
III. Primary Method of Transportation of Commuters, According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1980	12
IV. Primary Method of Transportation of Commuters, According to Automobile Availability, Canada, November 1980	13
V. Percentage Changes in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976-1980	16
VI. Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles or Public Transportation, Canada, November 1980	17

Table

Method of Transportation

1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, November 1976-1980	19
2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980	20
3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980	22

Table des matières

	Page
Faits saillants	7
Introduction	9
Moyen de transport	9
Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet	14
Taille des automobiles	15
Caractéristiques socio-économiques des navetteurs	16

Figure

I. Moyen de transport des navetteurs, mois de novembre 1976-1980	10
II. Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1980	11
III. Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1980	12
IV. Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1980	13
V. Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976-1980	16
VI. Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils utilisent une automobile ou les transports en commun, Canada, novembre 1980	17

Tableau

Moyen de transport

1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, novembre 1976-1980	19
2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980	20
3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980	22

TABLE OF CONTENTS – Continued

Table	Page
Method of Transportation – Concluded	
4. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, November 1977-1980	24
5. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Metropolitan Areas, November 1977-1980	25
6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980	26
7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980	27
8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977-1980	30
Distance and Time to Work	
9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980	31
10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980	32
11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980	34
12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980	36
13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980	37
14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980	39
Size of Automobile	
15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980	40
16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980	42

TABLE DES MATIÈRES – suite

Tableau	Page
Moyen de transport – fin	
4. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1977-1980	24
5. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980	25
6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980	26
7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980	27
8. Utilisateurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980	30
Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet	
9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980	31
10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976-1980	32
11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980	34
12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980	36
13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, novembre 1976-1980	37
14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980	39
Taille des automobiles	
15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976-1980	40
16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980	42

TABLE OF CONTENTS – Concluded

Table	Page
Socio-economic Characteristics of Commuters	
17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980	44
18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980	45
Definitions	47
Methodology and Questionnaires	49
Annex	
I. Selected Supplementary Statistics	59
II. Alphabetical Listing and Codes for Vehicles	63

TABLE DES MATIÈRES – fin

Tableau	Page
Caractéristiques socio-économique des navetteurs	
17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980	44
18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980	45
Définitions	47
Méthodologie et questionnaires	49
Annexe	
I. Statistiques supplémentaires	59
II. Liste alphabétique et codes des véhicules	63

HIGHLIGHTS

November 1980

Public transit ridership for travel to work was estimated to have increased by 6% in 1980, whereas automobile usage was up only 4%. This is in contrast to the 1976 to 1979 period when most of the increase in commuting was accounted for by the automobile.

The proportion of commuting drivers using larger vehicles weighing 4,200 pounds or more continued to decline, down in 1980 to 13% from 27% of the total as recently as 1976. Overall this loss of larger vehicles has been replaced on the journey to work by increasing proportions of smaller cars, particularly by those weighing less than 3,000 pounds, and of other vehicles such as vans, campers and trucks.

Other estimates from the November 1980 survey indicate that there were 6.8 million persons travelling to work in 5.7 million automobiles. There were also 1.4 million persons who rode to work by public transportation. A further 1.0 million commuters walked to work or used other means of transportation such as a taxi, a motorcycle or a bicycle.

In addition to these 9.1 million commuters there were 1.6 million other employed persons in Canada in November 1980. Of these, 0.9 million reported that they travelled "zero" miles to work and 0.7 million indicated that the distance varied from day to day.

The proportions of commuters using each major mode have changed only slightly between 1976 and 1980, with between 70 and 70% using the automobile, with well over two thirds of these driving alone, 15% using public transit and 10% walking.

FAITS SAILLANTS

Novembre 1980

Selon les estimations, l'utilisation des transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a augmenté de 6% en 1980 alors que l'utilisation de l'automobile n'a augmenté que de 4%. Ces chiffres font contraste avec ceux enregistrés pour la période allant de 1976 à 1979, où l'automobile a été en grande partie responsable de l'augmentation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

La proportion de navetteurs en automobile utilisant des véhicules plus lourds que 4,200 livres ou plus a continué de diminuer, pour passer des 27% qu'elle était en 1976 à 13% en 1980. Les grosses voitures ont été remplacées par des voitures de plus petite taille, notamment de 3,000 livres ou moins ainsi que par d'autres véhicules tels que des fourgonnettes, des camionnettes de camping et des camions.

Les estimations produites à partir de l'enquête de novembre 1980 indiquent en outre qu'il y a eu 6.8 millions de personnes qui se sont déplacées pour se rendre au travail, dont 5.7 en automobile, 1.4 en transport en commun et le million restant s'était rendu au travail soit à pied, ou à l'aide d'autres moyens de transport tels que le taxi, la motocyclette ou la bicyclette.

Outre ces 9.1 millions de navetteurs, 1.6 million de personnes avaient un emploi au Canada en 1980, mais 0.9 million de ce nombre ont dit avoir "zéro" mille à parcourir pour se rendre à leur travail et 0.7 million ont déclaré que la distance à parcourir variait d'une journée à l'autre.

Les proportions des navetteurs dans les différents moyens de transport n'ont guère changé entre 1976 et 1980, les usagers de l'automobile comptant pour 70 à 70 %, dont plus des deux tiers voyageant seul, les usagers des transports en commun pour 15 % et les personnes se rendant à pied à leur travail pour 10%.

Introduction

Transportation and associated problems affect the environmental, social and fiscal structure of both cities and non-metropolitan areas in Canada. Although the transportation network does not exist solely to serve the daily journey to and from work (in fact, this trip as it now exists is a comparatively late development in the history of transportation), there is no doubt that this type of travel is one of the most important to Canada's nine million commuters.

The style of this daily trip has changed dramatically from the nineteenth and early twentieth centuries, when cities were much smaller in area than their present day counterparts. One reason for this "smallness" was the difficulty of moving people and goods when transportation was limited to walking or horse and wagon. Thus cities clustered around harbours with manufacturing and retailing in a central location and workers walking from nearby high-density building areas.

The development of the railway and streetcars started the process of relocating residential areas beyond the already built-up core, with people travelling in to a more central "working" area, a process furthered by the advent of the truck and automobile. Automobiles especially introduced a high level of mobility for the citizens who could afford them.

Today, land-use and trip patterns in urban areas are a consequence of the availability of relatively low-cost individualized transportation; that is, the automobile combined with government provision of streets and highways. Development also followed public transportation lines in many cities; for example Bloor Street in Toronto.

METHOD OF TRANSPORTATION

It will come as no surprise to anyone who has travelled during the "rush hour" that the automobile dominates the journey to work in Canada today. Close to three out of four commuters were travelling to work by automobile in November of 1980, with more than half of all commuters driving alone. In contrast, 15% used public transportation and a further 10% were walking to work. These proportions remained close to these levels during the five-year period 1976

Introduction

Le transport et les problèmes connexes influent sur l'environnement et la structure sociale et fiscale tant des villes que des régions métropolitaines du Canada. Bien que le navettage entre le domicile et le lieu de travail ne soit pas la seule raison de l'existence des réseaux de transport (en fait, ce genre de voyages tel qu'on le connaît actuellement est un fait relativement nouveau dans l'histoire du transport), il n'y a pas de doutes que ce genre de déplacements est l'un des plus importants pour les neuf millions de navetteurs canadiens.

Le style de ces déplacements quotidiens a considérablement changé depuis le dix-neuvième siècle et le début du vingtième. À cette époque, les villes étaient beaucoup moins étendues qu'à l'heure actuelle parce qu'il était difficile de déplacer les personnes et les biens, les seuls moyens de locomotion étant la marche ou le cheval et la charrette. Les villes se concentraient donc autour des ports; les industries manufacturières et les commerces de détail étaient groupés dans un lieu central et les travailleurs se déplaçaient à pied des quartiers résidentiels avoisinants à forte densité de population.

L'expansion des voies ferrées et des tramways a amené le déplacement des quartiers résidentiels derrière les zones déjà bâties, phénomène qui s'est accentué lors de l'avènement du camion et de l'automobile. Les gens se rendaient donc vers un "lieu de travail" plus central. L'automobile en particulier a accru la mobilité des citoyens qui pouvaient se permettre cet achat.

Aujourd'hui, les modèles d'utilisation du terrain et de déplacement découlent directement de la disponibilité des moyens de transport individualisés relativement peu coûteux: l'existence de l'automobile et la construction de rues et de routes par les administrations publiques ont augmenté les possibilités. En outre, dans bon nombre de villes, l'évolution s'est faite en fonction des voies publiques de transports; par exemple, la rue Bloor à Toronto.

MOYENS DE TRANSPORTS

Ceux qui voyagent pendant les "heures de pointe" ne seront pas étonnés d'entendre dire que l'automobile est le principal moyen de transport des navetteurs actuellement au Canada. En novembre 1980, plus des trois quarts des navetteurs se rendaient au travail en automobile et plus de la moitié d'entre eux voyageaient seuls. Par ailleurs, 15 % utilisaient les moyens de transport en commun et 10 % se déplaçaient à pied. Ces proportions ont peu varié de 1976 à 1980, période au cours de laquelle le nombre de navetteurs a augmenté d'un peu plus

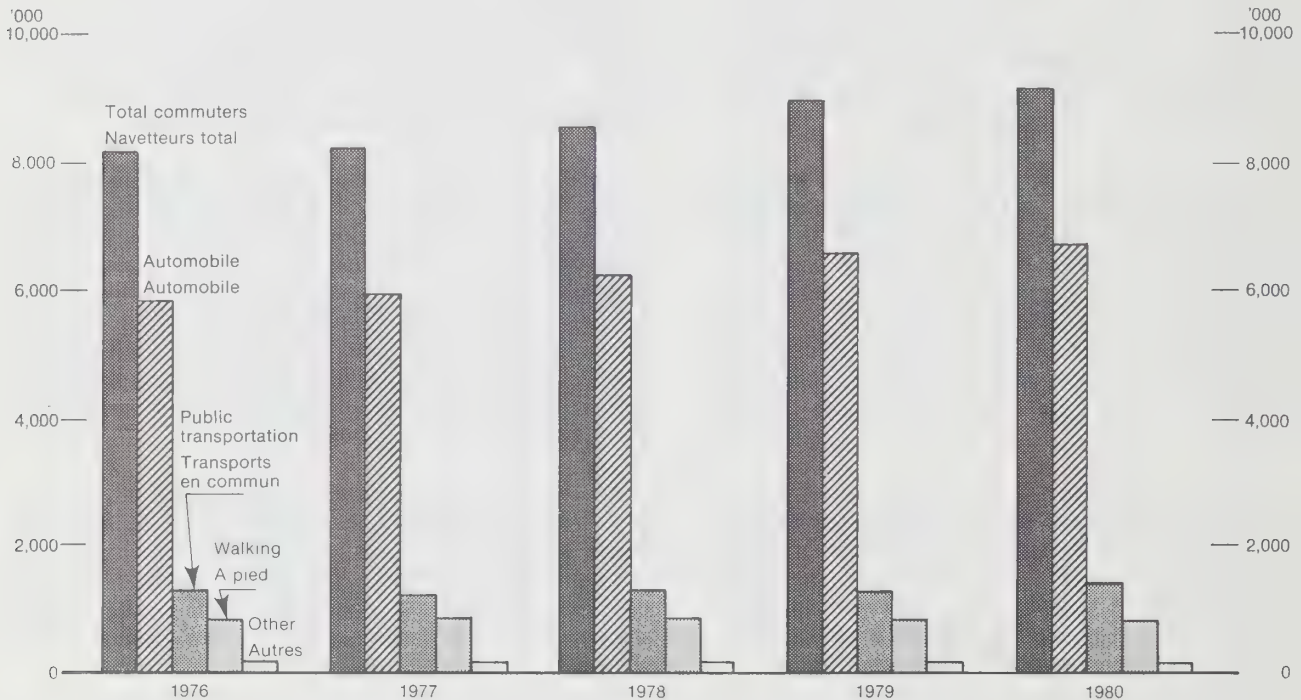
to 1980, during which time the number of commuters increased by just over one million or 12%. Between 1976 and 1979 the majority of the increase in commuting was due to increased auto use. However, public transit took a larger share of the increase between 1979 and 1980, with a 6% increase in the number of commuters reporting public transit as their mode of transportation to work. Automobile use was up 4% during that time (Table 1).

d'un million (12 %). Entre 1976 et 1979, c'est l'automobile qui s'est emparée de la majorité de la hausse, mais entre 1979 et 1980, ce sont les transports en commun qui en ont accaparé la plus grande part (6 %). L'utilisation de l'automobile a progressé de 4 % au cours de la même période (tableau 1).

Figure 1

Method of Transportation of Commuters, Month of November, 1976-1980

Moyen de transport des navetteurs, mois de novembre, 1976-1980



Provincial variations on this national pattern have been slight. Auto use is higher and public transit use lower than the national average in the Atlantic provinces, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. In Quebec, Ontario and Manitoba, where higher proportions of the population are located in metropolitan areas, public transit use is higher (Table 2).

Par rapport à ce modèle national, les variations provinciales ont été légères. Dans les provinces de l'Atlantique, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, l'utilisation de l'automobile est supérieure à la moyenne nationale et l'usage des moyens de transports en commun y est inférieure. Au Québec, en Ontario et au Manitoba où la population est concentrée surtout dans les villes, l'utilisation des moyens de transport en commun est plus élevée (tableau 2).

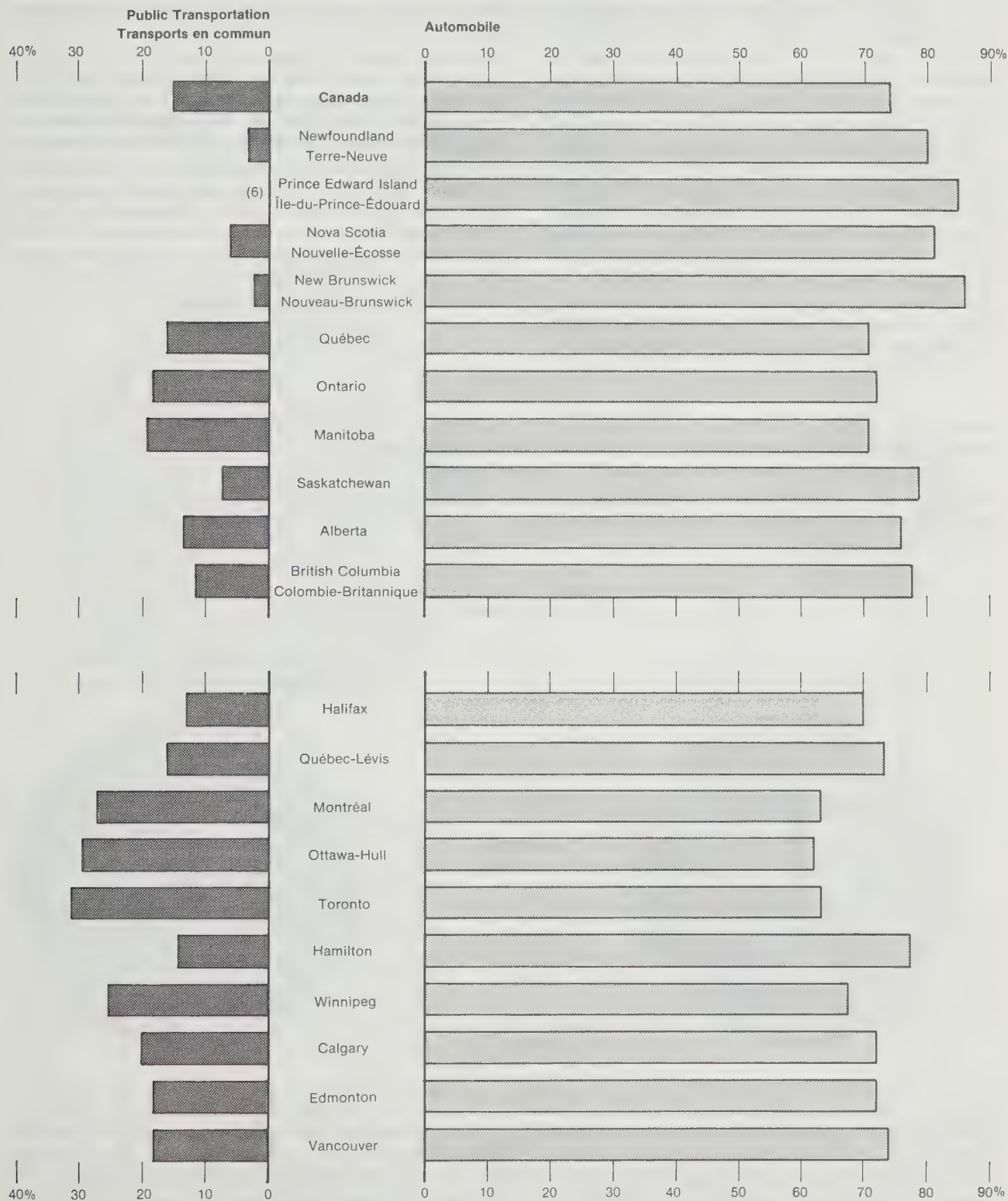
Public transportation facilities in Canada are normally restricted to cities, and the proportion of commuters using public transportation to travel to work in Census Metropolitan Areas are much higher in urban than rural areas. In November of 1980, several cities stood out with high levels of public transit use for commuting: Toronto at 31%, Ottawa-Hull at 29%, Montréal at 27%, and Winnipeg at 25%. Most municipalities have been making gains in public transit ridership over the past few years, with the exception of Winnipeg and Québec City. The latter perhaps is still recovering from the effects of an eight-month strike during 1979 (Table 3).

Les installations de transport en commun au Canada sont habituellement limitées aux villes et la proportion des navetteurs utilisant les moyens de transport en commun pour se rendre au travail dans les régions métropolitaines de recensement est plus forte dans les zones urbaines que dans les zones rurales. En novembre 1980, plusieurs villes se sont signalées par leur forte utilisation des moyens de transport en commun pour le navettage: Toronto (31 %), Ottawa-Hull (29 %), Montréal (27 %) et Winnipeg (25 %). Au cours des dernières années, l'utilisation des moyens de transport en commun a augmenté dans la plupart des municipalités, sauf à Winnipeg et à Québec. Dans ce dernier cas, la situation est peut-être attribuable à la grève de huit mois qui a eu lieu en 1979 (tableau 3).

Figure II

Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1980

Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1980



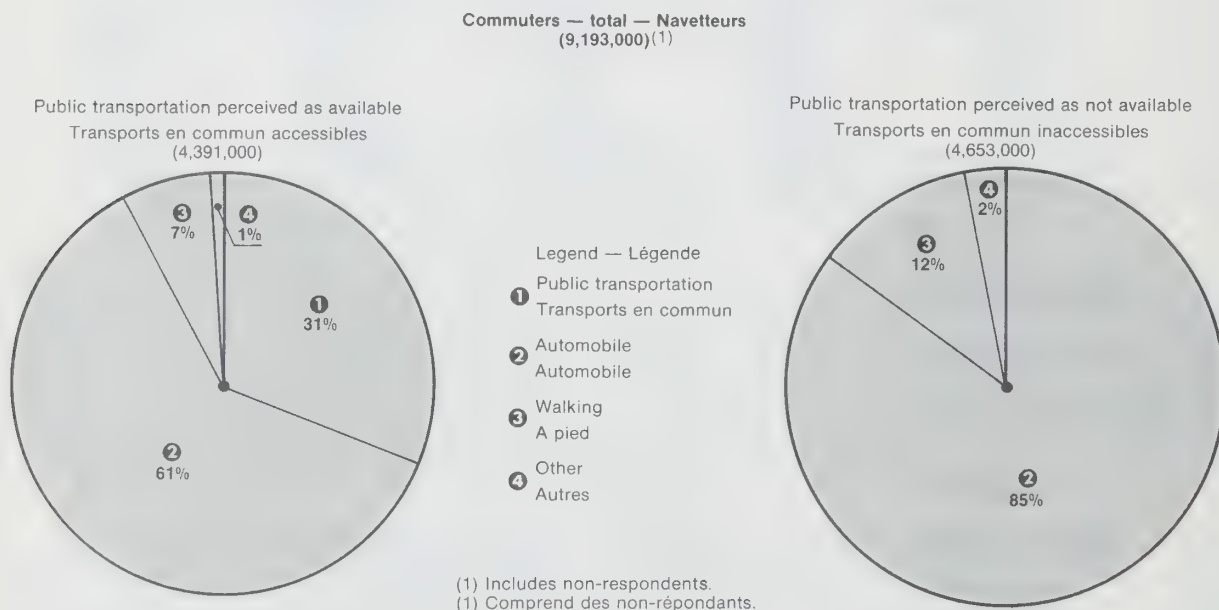
Of course, the perceived availability of the various mode is important to consider. Some of the public transportation commuters may have no alternative, while a significant proportion of auto users may not have the option of using public transit. Close to one half (48%) of the commuters in Canada felt public transportation was available to them in November 1980, but only 32% of this group used it. Even in Manitoba where 59% of commuters viewed public transit use for travel to work as possible, proportionately no more actually used it. Winnipeg commuters fared well in terms of public transportation availability (77% of commuters felt public transit was available to them to travel to work) but again only 32% of this group used it. Halifax commuters with public transit access did not avail themselves of the service very often (only 19% of those perceiving public transportation as available actually used the service). In November of 1980, Toronto commuters were the most enthusiastic; 41% of those with public transportation available actually used the service to travel to work (Tables 4 and 5).

Il faut évidemment tenir compte de l'accessibilité des divers moyens de transport. Il est possible que certains navetteurs utilisant les transports en commun n'aient pas eu d'autre choix et qu'une proportion importante des utilisateurs de l'automobile n'aient pas eu la possibilité d'emprunter les transports en commun. En novembre 1980, près de la moitié (48 %) des navetteurs au Canada estimaient qu'ils avaient accès aux moyens de transport en commun, mais seulement 32 % d'entre eux les utilisaient. Même au Manitoba, où 59 % des navetteurs avaient accès aux transports en commun pour se rendre au travail, il n'y en avait proportionnellement pas plus qui les utilisaient. Et à Winnipeg, où 77 % y avaient accès, seulement 32 % d'entre eux s'en sont servis. Les navetteurs de Halifax qui avaient accès aux moyens de transport en commun ne les ont pas empruntés très souvent (seulement 19 % d'entre eux les ont utilisés). En novembre 1980, les navetteurs de Toronto étaient les utilisateurs les plus fervents des moyens de transport en commun; 41 % de ceux qui y avaient accès les ont empruntés (tableaux 4 et 5).

Figure III

Primary Method of Transportation of Commuters According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1980

Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1980



The observe of this question is automobile availability. Generally speaking automobiles are available to many more commuters than is public transit, and most of those with cars available use them. At a Canada level, 82% of commuters have a car available

L'autre volet de cette question concerne la disponibilité d'une automobile. D'une manière générale, il y a beaucoup plus de navetteurs qui ont accès à une automobile qu'aux moyens de transport en commun et la majorité d'entre eux l'utilisent. À l'échelle du Canada, 82 % des navetteurs ont

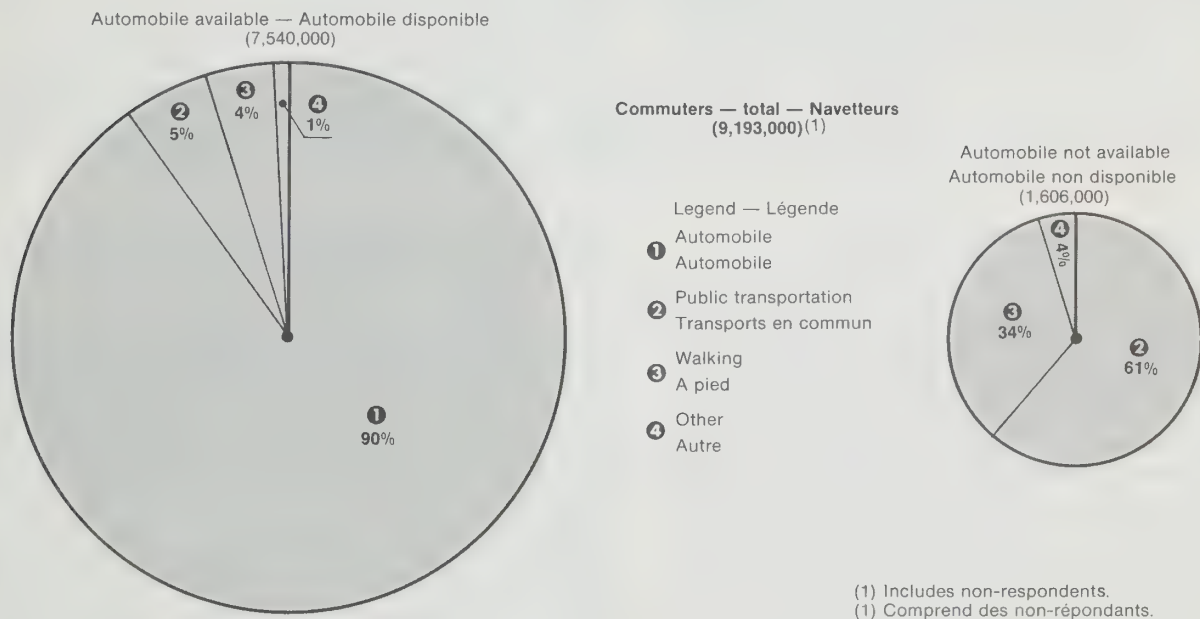
to take them to work, and 90% of these people use them. However, almost 40% of those who used an auto to commute to work in November 1980 could have used public transportation while only 27% of those using public transit had a car available.

une automobile à leur disposition pour se rendre au travail et 90 % d'entre eux les utilisent. Cependant, près de 40 % de ceux qui se sont rendus au travail en automobile en novembre 1980 auraient pu emprunter un moyen de transport en commun, tandis que seulement 27 % de ceux qui ont utilisé un moyen de transport en commun avaient une automobile à leur disposition.

Figure IV

Primary Method of Transportation of Commuters According to Automobile Availability, Canada, November 1980

Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1980



Most of the auto users with public transit access lived in Canada's 10 largest Census Metropolitan Areas (73% or two million commuters). If even one half of these commuters shifted modes, one million additional persons a day would be using public transportation facilities. As most of these commuters would be peak hour users, it is reasonable to assume existing facilities would have difficulty handling the resulting rush hour demand, perhaps to the point of pushing some of the 300,000 public transit users with cars available to those vehicles (Tables 6 to 8).

La majorité des utilisateurs de l'automobile qui avaient accès aux transports en commun demeuraient dans les 10 grandes régions métropolitaines de recensement du Canada (73 % ou deux millions de navetteurs). Si seulement la moitié d'entre eux avaient changé de moyen de transport, un million de personnes de plus par jour auraient emprunté les transports en commun. Comme la majorité de ces navetteurs se déplacent pendant les heures de pointe, il est juste de penser que les services existants n'auraient pas suffi à la tâche, ce qui aurait peut-être incité certains des 300,000 utilisateurs des transports en commun qui ont une automobile à leur disposition à l'utiliser (tableaux 6 à 8).

The dominance of the auto for the journey to work is perhaps not surprising. Some people need their cars at work, but many others drive for other reasons than actual need on the job. Urban sprawl is a factor. With thousands of houses spread over large tracts of land, the inhabitants are too scattered to justify direct, frequent bus service. Often labyrinthine road networks

La popularité de l'automobile dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail n'est peut-être pas surprenante. Certaines personnes ont besoin de leur voiture pour travailler, mais un bon nombre de travailleurs s'en servent pour de toutes autres raisons. L'étendue des villes est un facteur. Comme des milliers de maisons sont bâties sur de grandes bandes de terre, les habitants sont souvent trop dispersés pour

designed to exclude through car traffic from subdivisions discourage bus routes as well. As noted above, automobiles are readily available to most commuters. By 1979, almost six million households in Canada owned cars, and 10 million passenger automobiles were licenced. Auto production and auto sales are key components in Canada's economy-retail sales of new passenger cars totalled slightly over one million vehicles in 1979, although sales declined slightly in 1980 (see Annex I). Car ownership represents considerable financial commitment to most people. While using the vehicle to travel to work adds to some of the cost components (for example, gasoline, insurance), many of the expenses associated with car ownership remain constant whether the vehicle is used for commuting purposes or not. But perhaps of paramount interest to most of these auto commuters is "convenience", a reasonable balance between distance, time and cost.

DISTANCE AND TIME TO WORK

As a very rough estimate, Canadians lived an average of seven miles from their place of work in November 1980, a marginal increase of one mile over the 1976 average. There was little difference in the average distance to work for commuters using the automobile (7.4 miles) and those using public transit (6.9 miles). As distance to work increased, proportionately more commuters used autos, until by distance of 13 miles or more 87% of commuters in Canada used the automobile. In fact, auto was the mode of transportation used more than any other for all distances of one mile or more. Other transportation (primarily walking) was used by a majority of commuters (59%) travelling less than one mile to work, although even at that distance 39% of commuters used a car. Public transit use peaked at 23% of commuters travelling between three and five miles (Table 9).

Commuters in Ontario in November of 1980 lived slightly farther from work (an average of eight miles), while Saskatchewan residents were closest to work (average distance five miles). In most provinces there was a slight tendency for commuters to move farther away from work between 1976 and 1980, although the proportion living 23 miles or more from work has remained stable. The increasing costs of commuting may be influencing the "extreme" distance group (Tables 10 and 11).

Of all the costs associated with the journey to work, time is perhaps one of the most important to many commuters. For most commuters time to work is a

justifier l'établissement d'un service d'autobus fréquents et directs. Souvent, les réseaux inextricables de routes conçus pour détourner la circulation de transit des quartiers empêchent également l'établissement d'itinéraires d'autobus. Comme nous l'avons déjà souligné, la majorité des navetteurs ont facilement accès à une automobile. En 1979, près de six millions de ménages possédaient une voiture au Canada et dix millions de voitures particulières étaient immatriculées. La production et la vente d'automobiles sont des facteurs clés de l'économie canadienne — les ventes au détail de voitures particulières neuves se sont élevées à un peu plus d'un million de véhicules en 1979, bien qu'elles aient légèrement diminué en 1980 (voir annexe I). Pour la plupart des gens, la possession d'une voiture représente un engagement financier considérable. Même si l'utilisation d'un véhicule pour se rendre au travail fait augmenter le coût de certains autres éléments (comme l'essence et les assurances), bon nombre de dépenses liées à la possession d'une voiture demeurent constantes, que le véhicule serve à des fins de navettage ou non. Mais ce qui importe peut-être le plus aux utilisateurs d'une automobile pour le navettage, s'est la "commodité" que cela représente, un juste milieu entre la distance, la durée du trajet et les coûts.

DISTANCE PARCOURUE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ET DURÉE DU TRAJET

En gros, les Canadiens demeuraient en moyenne à sept milles de leur lieu de travail en novembre 1980, ce qui représente une augmentation minime de un mille par rapport à la moyenne de 1976. En ce qui concerne la distance parcourue pour se rendre au travail, il y avait une légère différence entre les navetteurs utilisant l'automobile (7.4 milles) et ceux empruntant les moyens de transport en commun (6.9 milles). Le nombre d'utilisateurs de l'automobile s'accroissait proportionnellement à l'augmentation de la distance à parcourir pour se rendre au travail et 87 % des navetteurs demeurant à 13 milles ou plus de leur lieu de travail voyageaient en automobile. En fait, l'automobile était le principal moyen de transport chez tous ceux qui avaient un mille ou plus à parcourir pour se rendre au travail. La majorité des navetteurs (59 %) demeurant à moins d'un mille de leur lieu de travail se déplaçaient autrement (principalement à pied), bien que, même à cette distance, 39 % des navetteurs se servaient d'une voiture. Ce sont ceux qui demeuraient de trois à cinq milles de leur lieu de travail (23 % des navetteurs) qui ont fait le plus grand usage des transports en commun (tableau 9).

En novembre 1980, les navetteurs de l'Ontario étaient ceux qui demeuraient le plus loin de leur lieu de travail (huit milles en moyenne), tandis que ceux de la Saskatchewan avaient la plus petite distance à parcourir (cinq milles en moyenne). Dans la plupart des provinces, on a observé chez les navetteurs une légère tendance à s'éloigner de leur lieu de travail entre 1976 et 1980, même si la proportion des navetteurs demeurant à 23 milles ou plus de leur lieu de travail est demeurée constante. Les coûts croissants du navettage peuvent avoir eu une influence chez ce groupe "extrême" (tableaux 10 et 11).

Pour bon nombre de navetteurs, le temps est peut-être l'élément le plus important de tous les coûts liés aux déplacements pour se rendre au travail. Pour la majorité d'entre eux,

function of distance and mode, and distance may be perceived by many as uncontrollable. Moving one's home closer to the work place or vice versa may not be practical for many, and with distance a constant, most commuters will try to minimize travel time through modal choice (within certain financial limits of course).

In November 1980 the average commuter in Canada took 19 minutes to travel to work. This was consistent from 1976 to 1980. The average time for those using public transit took, on average, 10 minutes longer. Commuters using other means had an average time-to-work of 11 minutes.

The pattern holds true in all areas; commuters using public transit take longer to get to work, nine minutes longer than auto users in the 10 largest Census Metropolitan Areas for an average of 29 minutes (Table 12).

Ontario and British Columbia commuters took the longest to travel to work, 19 minutes on average, a full five minutes longer per trip than residents of Prince Edward Island. Major metropolitan areas, with higher proportions of public transit users, have an average trip length of over 20 minutes, Toronto at 23 minutes, Montréal and Vancouver at 22 minutes, and Ottawa-Hull and Calgary at 21 minutes (Tables 13 and 14).

SIZE OF AUTOMOBILE

Although the automobile has remained the overwhelming favourite for the journey to work, increasing costs have brought about a change in the types of cars on the road. The proportion of commuters using the largest size of car (formerly called standard) declined consistently between 1976 and 1980 to 13%. The shift has been to the smaller sized cars ("compacts" and "sub-compacts"), until by 1980, 48% of the cars on the road for commuting purposes were in one of the two categories. Definitions of these sizes and a list of models may be found in Annex II.

Proportionately more auto drivers in Manitoba used the largest sized cars in November of 1980 (16%) than in any other province. Over one half (55%) of Quebec auto drivers were using the two middle size groups of cars, while the smallest vehicles were most popular in British Columbia. A sizeable proportion of Saskatchewan commuters (32%) favoured other vehicles, primarily vans, campers and trucks (Table 15).

le temps est fonction de la distance à parcourir et du moyen de transport utilisé et bon nombre d'entre eux peuvent percevoir la distance comme un élément non maîtrisable. Le rapprochement du domicile du lieu de travail ou l'inverse peut ne pas se révéler pratique pour bon nombre, et si la distance demeure constante, la majorité des navetteurs essaieront de réduire la durée du trajet en choisissant leur moyen de transport (compte tenu de certaines limites financières évidemment).

En novembre 1980, les navetteurs du Canada mettaient en moyenne 19 minutes pour se rendre au travail. Cette durée est demeurée constante de 1976 à 1980. La durée moyenne du trajet des navetteurs empruntant les moyens de transport en commun était plus longue de 10 minutes. Les navetteurs utilisant d'autres moyens de transport mettaient en moyenne 11 minutes pour se rendre au travail.

Ce modèle se vérifie pour toutes les régions; les navetteurs qui empruntent les transports en commun mettent plus de temps à se rendre au travail, soit neuf minutes de plus que les utilisateurs d'une automobile dans les 10 grandes régions métropolitaines de recensement (29 minutes en moyenne) (tableau 12).

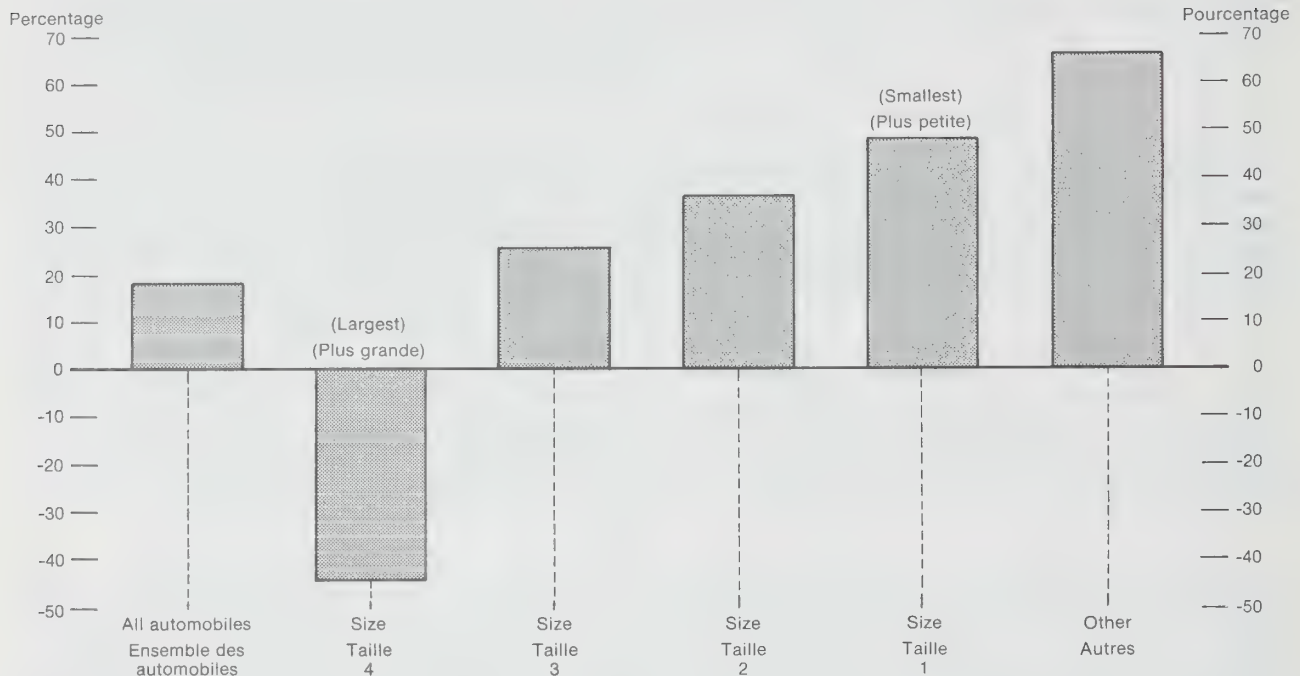
C'est en Ontario et en Colombie-Britannique que la durée du trajet pour se rendre au travail était la plus longue (19 minutes en moyenne, soit cinq minutes de plus par déplacement qu'à l'Île-du-Prince-Édouard). Dans les cinq grandes régions métropolitaines où les proportions d'utilisateurs des moyens de transport en commun sont plus élevées, la durée moyenne du trajet dépassait 20 minutes, Toronto (23 minutes), Montréal et Vancouver (22 minutes) et Ottawa-Hull et Calgary (21 minutes) (tableaux 13 et 14).

TAILLE DES AUTOMOBILES

Bien que l'automobile soit demeurée le moyen de transport préféré des navetteurs pour se rendre au travail, les coûts croissants ont entraîné un changement du genre de voitures utilisées. La proportion des navetteurs utilisant les voitures de la taille supérieure (qu'on appelait auparavant "ordinaires") a diminué de façon constante entre 1976 et 1980 pour s'établir à 13 %. Le changement s'est fait au profit des voitures de petite taille ("compactes" et "sous-compactes") et, en 1980, 48 % des automobiles utilisées à des fins de navettages se classaient dans l'une de ces deux catégories. Les définitions de ces tailles et la liste des modèles sont présentées à l'annexe II.

En novembre 1980, il y avait proportionnellement plus d'utilisateurs d'automobile au Manitoba qui se servaient d'une voiture de grande taille que dans toute autre province. Plus de la moitié (55 %) des navetteurs du Québec qui utilisaient leur automobile avaient une voiture des deux groupes intermédiaires, tandis que c'est en Colombie-Britannique que les petits véhicules étaient le plus populaires. Une bonne proportion des navetteurs de la Saskatchewan (32 %) préféraient d'autres véhicules, principalement les fourgonnettes, les camionnettes de camping et les camions (tableau 15).

Figure V
Percentage Changes in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976 to 1980
Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976 à 1980



Among the 10 selected census metropolitan areas, Winnipeg and Calgary had the highest incidence of large size auto users (16%), Hamilton commuters preferred the old intermediate size (27%), Ottawa-Hull commuters favoured somewhat smaller cars (the former compact category) (35%), and the smallest size group was used more in Vancouver than other CMA's (39%) (Table 16).

The continuing shift in car size should be of interest in future survey results.

SOCIO-ECONOMIC CHARACTERISTICS OF COMMUTERS

In November of 1980 women were twice as likely to be using public transit to go to work as men (22% versus 10%), although they outnumbered men on public transit vehicles by less than two to one due to the smaller number of women commuters in the labour force. The age group with the smallest representation on public vehicles was the 35 to 44 years group, where 80% used the automobile and only 12% were on public transit. However, nearly one in three female commuters under 25 years of age were using public transit in November 1980 (Table 17).

Parmi les 10 régions métropolitaines de recensement choisies, Winnipeg et Calgary ont enregistré la plus forte proportion d'utilisateurs de grosses voitures (16 %), les navetteurs de Hamilton ont préféré les voitures de la taille de l'ancienne catégorie intermédiaire (27 %), ceux d'Ottawa-Hull ont préféré des voitures plus petites (l'ancienne catégorie compacte) (35 %) et les voitures de la taille la plus petite ont été utilisées davantage à Vancouver que dans les autres RMR (39 %) (tableau 16).

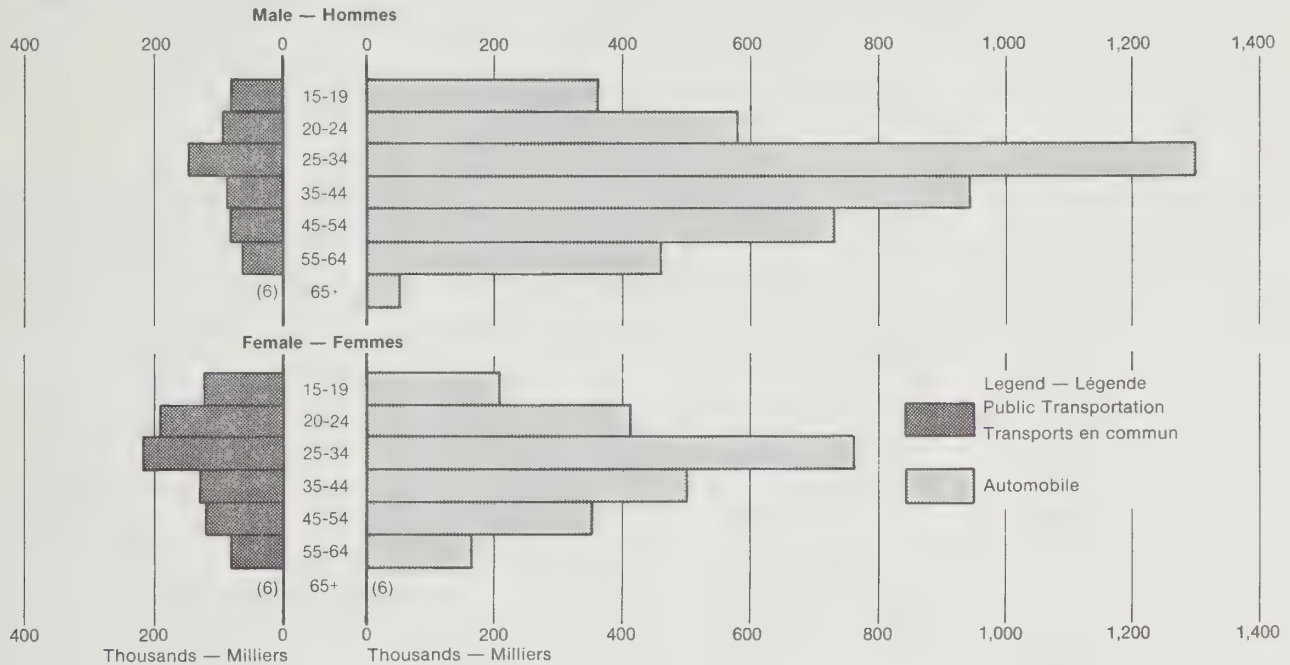
Cette tendance serait intéressante à observer dans les prochaines enquêtes.

CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUE DES NAVETTEURS

En novembre 1980, la proportion de femmes susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail était deux fois plus grande que celle des hommes (22 % contre 10 %), mais moins de deux femmes pour un homme les empruntaient effectivement parce que, en nombre absolu, elles étaient inférieures aux hommes. Le groupe d'âge le moins bien représenté en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun était celui des 35 à 44 ans, car 80 % des navetteurs de ce groupe utilisaient l'automobile et seulement 12 %, les transports en commun. Toutefois, près d'une navetteuse de moins de 25 ans sur trois empruntait les transports en commun en novembre 1980 (tableau 17).

Figure VI
Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles or
Public Transportation, Canada, November 1980

Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils
utilisent une automobile ou les transports en commun, Canada, novembre 1980



The lowest incidence of auto use among the various occupational categories was for the service group (60%), while almost one in four members (24%) of the clerical group used public transit to travel to work in November 1980. Auto use was highest for the group encompassing manufacturing, construction and transportation trades.

Proportionately men used automobiles more than women in all occupational groups. Similarly women were the public transit users, regardless of their type of work (Table 18).

Parmi les diverses catégories professionnelles, les navetteurs du groupe des services étaient ceux qui utilisaient le moins l'automobile (60 %), tandis que près d'un employé de bureau sur quatre (24 %) empruntaient les transports en commun pour se rendre au travail. Ce sont les membres du groupe comprenant les métiers du secteur manufacturier, de la construction et des transports qui utilisaient le plus l'automobile.

Dans tous les groupes professionnels, les hommes utilisaient proportionnellement l'automobile plus que les femmes. De même, les femmes empruntaient davantage les moyens de transports en commun, peu importe le genre de leur travail (tableau 18).

TABLE 1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, November 1976-1980

TABLEAU 1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, novembre 1976-1980

Primary method of transportation Principal moyen de transport	November – Novembre					Change 1976 - 1980
	1976	1977	1978	1979	1980	Variation 1976 - 1980
	thousands – milliers					
Driving alone – Seul en automobile	4,000	4,233	4,479	4,634	4,847	847
Driving with passenger(s) – En automobile avec passager(s)	638	581	619	661	684	46
Riding as a passenger – En automobile à titre de passager	1,022	1,010	1,051	1,102	1,071	49
Shared driving – À partagé la conduite	178	170	151	158	184	6
Total, automobile	5,846¹	5,994	6,299	6,555	6,786	940
Bus, streetcar, subway – Autobus, tramway, métro	1,261	1,185	1,250	1,269	1,347	86
Commuter train – Train de banlieue	41	37	40	32	37	– 4
Public transportation – Total – Transports en commun	1,302	1,222	1,290	1,301	1,384	82
Walking – À pied	839	863	844	884	889	50
Other transportation ² – Autre moyen de transport ²	194 ³	147	163	174	133	– 61
Commuters – Total – Navetteurs	8,181	8,226	8,596	8,914	9,193	1,012
Non-commuters ⁴ – Non-navetteurs ⁴	1,410	1,605	1,605	1,603	1,551	141
Employed persons – Total – Personnes occupées	9,592	9,830	10,201	10,516	10,743	1,151
	per cent					1980 as a per cent of 1976
	pourcentage					1980 en pourcentage de 1976
Driving alone – Seul en automobile	49	51	52	52	53	121
Driving with passenger(s) – En automobile avec passager(s)	8	7	7	7	7	107
Riding as a passenger – En automobile à titre de passager	12	12	12	12	12	105
Shared driving – À partagé la conduite	2	2	2	2	2	103
Total, automobile	71	73	73	74	74	116
Bus, streetcar, subway – Autobus, tramway, métro	15	14	15	14	15	107
Commuter train – Train de banlieue	1	--	--	--	--	90
Public transportation – Total – Transports en commun	16	15	15	15	15	106
Walking – À pied	10	10	10	10	10	106
Other transportation ² – Autre moyen de transport ²	2	2	2	2	1	69
Commuters – Total – Navetteurs	100	100	100	100	100	112

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980

Province	Total employed persons	Total commuters	Automobile					Public transportation	Walking
	Total personnes occupées	Total navetteurs	Total	Driving alone En auto-mobile sans passager(s)	Driving with passenger(s) En auto-mobile avec passager(s)	Riding as a passenger En auto-mobile à titre de passager	Shared driving À partager la conduite	Transports en commun	À pied
thousands - milliers									
Canada:									
1976	9,592	8,181	5,846 ¹	4,000	638	1,022	178	1,302	839
1977	9,830	8,226	5,994	4,233	581	1,010	170	1,222	863
1978	10,201	8,596	6,299	4,479	619	1,051	151	1,290	844
1979	10,516	8,914	6,555	4,634	661	1,102	158	1,301	884
1980	10,743	9,193	6,786	4,847	684	1,071	184	1,384	889
Newfoundland:									
1976	158	136	108	63	13	27	5 ⁵	5 ⁵	19
1977	163	142	111	65	13	27	6 ⁵	6	23
1978	167	145	118	64	14	33	7 ⁵	6	21
1979	175	147	118	67	15	30	5 ⁵	6	21
1980	186	161	129	73	16	33	7 ⁵	5 ⁵	23
Prince Edward Island:									
1976	44	35	28	17	6	6	6	6	5 ⁵
1977	44	33	28	17	6	6	6	6	6
1978	46	34	29	19	6	5	6	6	6
1979	47	36	31	19	4 ⁵	7	6	6	4 ⁵
1980	45	34	29	19	6	6	6	6	4 ⁵
Nova Scotia:									
1976	294	254	192	114	24	47	7 ⁵	15	36
1977	301	253	195	120	24	44	6 ⁵	16	34
1978	316	272	217	132	25	51	8 ⁵	16	34
1979	317	277	223	136	28	53	7 ⁵	15	31
1980	328	278	224	133	32	52	7 ⁵	16	31
New Brunswick:									
1976	232	199	162	94	22	40	6	6	23
1977	233	196	160	95	20	39	5 ⁵	6	27
1978	252	214	182	112	19	46	5 ⁵	6	22
1979	254	215	180	114	21	41	6	6	27
1980	257	219	187	120	21	42	5 ⁵	5 ⁵	24
Quebec:									
1976	2,477	2,116	1,394	927	149	282	34 ⁵	416	260
1977	2,522	2,118	1,446	995	142	282	28 ⁵	388	244
1978	2,581	2,208	1,524	1,043	166	293	22 ⁵	399	249
1979	2,659	2,306	1,659	1,113	169	353	24 ⁵	350	267
1980	2,683	2,318	1,651	1,124	184	320	22 ⁵	368	274
Ontario:									
1976	3,680	3,226	2,289	1,587	236	395	67	587	281
1977	3,806	3,296	2,376	1,697	224	378	77	549	311
1978	3,959	3,429	2,492	1,811	226	394	61	585	293
1979	4,045	3,514	2,510	1,817	250	381	62	631	309
1980	4,088	3,592	2,594	1,874	250	386	85	664	295
Manitoba:									
1976	433	359	244	165	28	40	11 ⁵	62	44
1977	434	353	246	172	30	37	7 ⁵	64	38
1978	452	365	254	179	30	40	6	65	38
1979	459	372	256	176	30	42	8 ⁵	71	40
1980	462	376	268	192	29	40	7 ⁵	70	34
Saskatchewan:									
1976	391	272	212	143	23	33	13 ⁵	16 ⁵	38
1977	408	276	218	158	22	32	6 ⁵	14	39
1978	413	280	222	164	20	31	7 ⁵	15	38
1979	423	290	235	161	32	35	8 ⁵	18	33
1980	421	306	241	175	24	34	9 ⁵	20	40
Alberta:									
1976	832	678	508	362	64	66	16 ⁵	93	60
1977	860	675	512	372	52	69	15 ⁵	85	68
1978	905	713	528	403	47	66	12 ⁵	104	64
1979	997	776	586	446	53	71	16 ⁵	98	78
1980	1,057	860	650	507	59	68	16 ⁵	116	81
British Columbia:									
1976	1,051	907	709	529	74	85	21 ⁵	104	73
1977	1,059	884	701	536	51	95	19 ⁵	97	74
1978	1,110	936	732	552	68	92	21 ⁵	98	81
1979	1,140	981	758	586	58	89	25 ⁵	110	74
1980	1,215	1,049	813	629	67	91	25 ⁵	120	84

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980

Total commuters	Automobile					Public transportation	Walking	
Total navetteurs	Total	Driving alone	Driving with passenger(s)	Riding as a passenger	Shared driving	Transports en commun	À pied	Province
		En automobile sans passager(s)	En automobile avec passager(s)	En automobile à titre de passager	À partager la conduite			
per cent — pourcentage								
100	71 ¹	49	8	12	2	16	10	Canada:
100	73	51	7	12	2	15	10	1976
100	73	52	7	12	2	15	10	1977
100	74	52	7	12	2	15	10	1978
100	74	53	7	12	2	15	10	1979
100	74	53	7	12	2	15	10	1980
100	79	46	10	20	4 ⁵	4 ⁵	14	Terre-Neuve:
100	78	46	9	19	4 ⁵	6	16	1976
100	81	44	10	23	5 ⁵	6	14	1977
100	80	46	10	20	3 ⁵	6	14	1978
100	80	45	10	20	4 ⁵	3 ⁵	14	1979
100	80	45	10	20	4 ⁵	3 ⁵	14	1980
100	80	49	6	17	6	6	14 ⁵	Île-du-Prince-Édouard:
100	85	52	6	18	6	6	6	1976
100	85	56	6	15	6	6	6	1977
100	86	53	11 ⁵	19	6	6	11 ⁵	1978
100	85	59	6	18	6	6	12 ⁵	1979
100	85	59	6	18	6	6	12 ⁵	1980
100	76	45	9	19	3 ⁵	6	14	Nouvelle-Écosse:
100	77	47	9	17	2 ⁵	6	13	1976
100	80	49	9	19	3 ⁵	6	13	1977
100	81	49	10	19	3 ⁵	5	11	1978
100	81	48	12	19	2 ⁵	6	11	1979
100	81	48	12	19	2 ⁵	6	11	1980
100	81	47	11	23	6	6	12	Nouveau-Brunswick:
100	82	48	10	22	2 ⁵	6	14	1976
100	85	53	8	21	2 ⁵	6	9	1977
100	83	53	10	19	6	6	12	1978
100	86	55	10	19	2 ⁵	2 ⁵	11	1979
100	86	55	10	19	2 ⁵	2 ⁵	11	1980
100	66	44	7	15	2 ⁵	20	12	Québec:
100	68	47	7	15	1 ⁵	18	12	1976
100	69	47	8	13	1 ⁵	18	11	1977
100	72	48	7	15	1 ⁵	15	12	1978
100	71	49	8	14	1 ⁵	16	12	1979
100	71	49	8	14	1 ⁵	16	12	1980
100	71	49	7	14	2	18	9	Ontario:
100	72	51	7	14	2	17	9	1976
100	73	53	7	11	2	17	9	1977
100	71	52	7	11	2	18	9	1978
100	72	52	7	11	2	18	8	1979
100	72	52	7	11	2	18	8	1980
100	68	46	8	14	3 ⁵	17	12	Manitoba:
100	70	49	8	12	2 ⁵	18	11	1976
100	70	49	8	11	6	18	10	1977
100	69	47	8	11	2 ⁵	19	11	1978
100	71	51	8	11	2 ⁵	19	9	1979
100	71	51	8	11	2 ⁵	19	9	1980
100	78	53	8	17	4 ⁵	6 ⁵	14	Saskatchewan:
100	79	57	8	14	2 ⁵	5	14	1976
100	79	59	7	11	3 ⁵	5	14	1977
100	81	55	11	12	3 ⁵	6	11	1978
100	79	57	8	11	3 ⁵	7	13	1979
100	79	57	8	11	3 ⁵	7	13	1980
100	75	53	9	12	2 ⁵	14	9	Alberta:
100	76	56	8	12	2 ⁵	13	10	1976
100	74	57	7	9	2 ⁵	15	9	1977
100	76	57	7	9	2 ⁵	13	10	1978
100	76	59	8	8	2 ⁵	13	9	1979
100	76	59	8	8	2 ⁵	13	9	1980
100	78	58	8	12	2 ⁵	11	8	Colombie-Britannique:
100	79	61	6	13	2 ⁵	11	8	1976
100	78	59	7	10	2 ⁵	11	9	1977
100	77	60	6	9	3 ⁵	11	8	1978
100	78	60	6	9	2 ⁵	11	8	1979
100	78	60	6	9	2 ⁵	11	8	1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

	Total employed persons	Total commuters	Automobile				Public trans- portation	Walking
Selected Census ⁷ Metropolitan Areas	Total personnes occupées	Total navetteurs	Total ⁸	Driving alone En auto- mobile sans passager(s)	Driving with passenger(s) En auto- mobile avec passager(s)	Riding as a passenger En auto- mobile à titre de passager	Transports en commun	À pied
	thousands – milliers							
Halifax:								
1976	105	95	64	37	9 ⁵	16 ⁵	13 ⁵	15 ⁵
1977	103	90	59	37	6	13 ⁵	14 ⁵	15 ⁵
1978	112	98	68	41	6	15 ⁵	14 ⁵	14 ⁵
1979	108	100	69	43	6	17 ⁵	14 ⁵	14 ⁵
1980	121	108	76	43	14 ⁵	18 ⁵	14 ⁵	14 ⁵
Québec - Lévis:								
1976	214	196	137	96	6	27 ⁵	29 ⁵	27 ⁵
1977	200	170	123	80	6	28 ⁵	25 ⁵	6
1978	216	185	141	98	6	26 ⁵	6	6
1979	208	181	146	105	6	27 ⁵	6	6
1980	219	189	138	99	6	25 ⁵	31 ⁵	6
Montréal:								
1976	1,221	1,102	632	437	70	110	351	105
1977	1,220	1,089	647	461	59 ⁵	117	338	93
1978	1,226	1,110	653	467	69	108	342	104
1979	1,293	1,159	740	508	78	147	309	99
1980	1,269	1,150	728	509	83	129	308	104
Ottawa - Hull:								
1976	315	289	173	101	24 ⁵	37 ⁵	82	30 ⁵
1977	313	290	173	119	6	30	79	34
1978	330	294	185	122	6	36 ⁵	73	30 ⁵
1979	317	290	174	114	6	34 ⁵	81	31
1980	348	321	198	134	6	36 ⁵	93	6
Toronto:								
1976	1,347	1,221	729	538	77	103	395	76
1977	1,388	1,227	770	575	74	104	360	84
1978	1,481	1,319	812	602	76	118	403	90
1979	1,551	1,380	844	613	91	123	430	92
1980	1,592	1,441	900	660	90	126	448	82
Hamilton:								
1976	233	206	152	110	6	29 ⁵	32 ⁵	6
1977	241	217	161	122	6	6	35 ⁵	6
1978	236	212	166	127	6	6	25 ⁵	6
1979	260	226	178	136	6	25 ³	32 ⁵	6
1980	247	218	167	135	6	6	31 ⁵	6
Winnipeg:								
1976	267	245	163	109	22	27	58	21
1977	272	243	162	113	20	25	61	17 ⁵
1978	281	252	168	116	21	29	63	18 ⁵
1979	279	250	163	112	20	28	66	18 ⁵
1980	287	261	176	126	19	27	65	18
Calgary:								
1976	253	231	168	121	22 ⁵	22 ⁵	45	14 ⁵
1977	259	217	160	125	15 ⁵	16 ⁵	40	15 ⁵
1978	254	222	159	127	12 ⁵	18 ⁵	47	14 ⁵
1979	276	235	170	128	16 ⁵	23	44	19 ⁵
1980	300	267	191	146	18 ⁵	22	52	22
Edmonton:								
1976	273	243	178	123	26	24	40	18 ⁵
1977	246	214	160	115	17 ⁵	23	36	15 ⁵
1978	284	242	169	127	16 ⁵	23	52	18 ⁵
1979	293	251	175	132	16 ⁵	22	51	22
1980	333	298	213	171	19 ⁵	21 ⁵	54	26
Vancouver:								
1976	547	481	351	273	34	38 ⁵	89	32 ⁵
1977	559	466	355	281	23 ⁵	45 ⁵	81	26 ⁵
1978	552	476	356	281	28 ⁵	40 ⁵	82	33 ⁵
1979	598	517	387	308	30 ⁵	39 ⁵	93	27 ⁵
1980	630	555	413	335	32 ⁵	36 ⁵	99	35 ⁵
All selected Census Metro- politan Areas:								
1976	4,777	4,308	2,747	1,945	307	433	1,135	355
1977	4,802	4,224	2,771	2,028	263	421	1,069	338
1978	4,973	4,409	2,876	2,108	281	434	1,123	360
1979	5,183	4,590	3,048	2,199	309	484	1,135	358
1980	5,348	4,807	3,200	2,359	319	461	1,195	366
Other areas: ⁹								
1976	4,814	3,873	3,098	2,055	330	588	167	491
1977	5,028	4,002	3,223	2,205	318	589	153	517
1978	5,228	4,187	3,423	2,370	337	616	167	484
1979	5,333	4,324	3,507	2,435	351	617	166	526
1980	5,396	4,385	3,585	2,488	365	610	189	523
Canada:								
1976	9,592	8,181	5,846	4,000	638	1,022	1,302	839
1977	9,830	8,226	5,994	4,233	581	1,010	1,222	863
1978	10,200	8,596	6,299	4,479	619	1,051	1,290	844
1979	10,516	8,914	6,555	4,634	661	1,102	1,301	884
1980	10,743	9,193	6,786	4,847	684	1,071	1,384	890

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

Total commuters	Automobile				Public transportation	Walking	
Total navetteurs	Total ⁸	Driving alone En auto-moblie sans passager(s)	Driving with passenger(s) En auto-moblie avec passager(s)	Riding as a passenger En auto-moblie à titre de passager	Transports en commun	À pied	Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷
per cent – pourcentage							
100	67	39	9 ⁵	17 ⁵	14 ⁵	16 ⁵	Halifax:
100	66	41	6	14 ⁵	16 ⁵	17 ⁵	1976
100	69	42	6	15 ⁵	15 ⁵	15 ⁵	1977
100	70	43	6	17 ⁵	14 ⁵	14 ⁵	1978
100	70	41	13 ⁵	17 ⁵	13 ⁵	13 ⁵	1979
							1980
100	70	49	6	14 ⁵	15 ⁵	14 ⁵	Québec - Lévis:
100	72	47	6	16 ⁵	15 ⁵	6	1976
100	77	53	6	14 ⁵	6	6	1977
100	81	58	6	15 ⁵	6	6	1978
100	73	52	6	13 ⁵	16 ⁵	6	1979
							1980
100	57	40	6	10	32	10	Montréal:
100	59	42	5 ⁵	11	31	9	1976
100	59	42	6	10	31	9	1977
100	64	44	7	13	27	9	1978
100	63	44	7	11	27	9	1979
							1980
100	60	35	8 ⁵	13 ⁵	28	10 ⁵	Ottawa - Hull:
100	60	41	6	10	27	12	1976
100	63	42	6	12 ⁵	25	10 ⁵	1977
100	60	39	6	12 ⁵	28	11	1978
100	62	42	6	11 ⁵	29	6	1979
							1980
100	60	44	6	8	32	6	Toronto:
100	63	47	6	8	29	7	1976
100	62	46	6	9	31	7	1977
100	61	44	7	9	31	7	1978
100	63	46	6	9	31	6	1979
							1980
100	74	53	6	14 ⁵	16 ⁵	6	Hamilton:
100	74	56	6	6	16 ⁵	6	1976
100	79	60	6	6	12 ⁵	6	1977
100	78	60	6	11 ⁵	14 ⁵	6	1978
100	77	62	6	6	14 ⁵	6	1979
							1980
100	67	44	9	11	24	9	Winnipeg:
100	67	47	8	10	25	7 ⁵	1976
100	67	46	8	12	25	7 ⁵	1977
100	65	45	8	11	27	7 ⁵	1978
100	67	48	7	10	25	7	1979
							1980
100	73	52	10 ⁵	10 ⁵	19	6 ⁵	Calgary:
100	74	58	7 ⁵	7 ⁵	18	7 ⁵	1976
100	72	57	6 ⁵	8 ⁵	21	6 ⁵	1977
100	72	54	7 ⁵	10	19	8 ⁵	1978
100	72	55	7 ⁵	8	20	8	1979
							1980
100	73	51	11	10	16	7 ⁵	Edmonton:
100	75	54	8 ⁵	11	17	7 ⁵	1976
100	70	53	7 ⁵	10	21	8 ⁵	1977
100	70	53	6 ⁵	9	20	9	1978
100	72	57	6 ⁵	7 ⁵	18	9	1979
							1980
100	73	67	7	8 ⁵	19	7 ⁵	Vancouver:
100	76	60	5 ⁵	10 ⁵	17	6 ⁵	1976
100	75	59	6 ⁵	8 ⁵	17	7 ⁵	1977
100	75	60	6 ⁵	8 ⁵	18	5 ⁵	1978
100	74	60	6 ⁵	6 ⁵	18	6 ⁵	1979
							1980
100	64	45	7	10	26	8	Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:
100	66	48	6	10	25	8	1976
100	65	48	6	10	25	8	1977
100	66	48	7	11	25	8	1978
100	67	49	7	10	25	8	1979
							1980
100	80	53	9	15	4	13	Autres régions ⁹ :
100	81	55	8	15	4	13	1976
100	82	57	8	15	4	12	1977
100	81	56	8	14	4	12	1978
100	82	57	8	14	4	12	1979
							1980
100	71	49	8	12	16	10	Canada:
100	73	51	7	12	15	10	1976
100	73	52	7	12	15	10	1977
100	74	52	7	12	15	10	1978
100	74	53	7	12	15	10	1979
							1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 4. Perceived Availability¹⁰ and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, November 1977-1980TABLEAU 4. Accessibilité¹⁰ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1977-1980

Province	Total commuters	Public transportation – Transports en commun			
	Total navetteurs	Perceiving as available	Using	Perceiving as available as a percentage of total commuters	Using as a percentage of perceiving as available
		Accessibles	Utilisés	Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs	Utilisation en pourcentage de l'accessibilité
	thousands – milliers			per cent – pourcentage	
Canada:					
1977	8,226	4,034	1,222	49	30
1978	8,596	4,120	1,290	48	31
1979	8,914	4,097	1,300	46	32
1980	9,193	4,390	1,384	48	32
Newfoundland – Terre-Neuve:					
1977	142	24	6	17	6
1978	145	20	6	14	6
1979	147	20	6	14	6
1980	161	23	5 ⁵	14	22 ⁵
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard:					
1977	33	6	6	6	6
1978	34	6	6	6	6
1979	35	6	6	6	6
1980	34	6	6	6	6
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse:					
1977	253	66	16	26	24
1978	272	77	16	28	21
1979	276	79	15	29	19
1980	278	86	16	31	19
New Brunswick – Nouveau-Brunswick:					
1977	196	30	5 ⁵	15	17 ⁵
1978	214	29	5 ⁵	14	17 ⁵
1979	215	23	6	11	6
1980	219	33	5 ⁵	15	15 ⁵
Québec:					
1977	2,117	1,021	388	48	38
1978	2,208	1,038	399	47	38
1979	2,306	990	351	43	36
1980	2,318	1,061	368	46	35
Ontario:					
1977	3,296	1,810	549	55	30
1978	3,429	1,828	584	53	32
1979	3,514	1,922	631	55	33
1980	3,592	1,960	664	55	34
Manitoba:					
1977	353	218	64	62	29
1978	365	224	65	61	29
1979	372	215	71	58	33
1980	376	221	70	59	32
Saskatchewan:					
1977	276	112	14	41	13
1978	280	113	15	40	13
1979	290	103	18	36	17
1980	306	114	20	37	18
Alberta:					
1977	675	240	85	50	25
1978	713	348	104	49	30
1979	776	318	98	41	31
1980	860	425	116	49	27
British Columbia – Colombie-Britannique:					
1977	884	414	97	47	23
1978	935	442	98	47	22
1979	981	424	110	43	26
1980	1,049	467	120	45	26

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 5. Perceived Availability¹⁰ and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977 - 1980TABLEAU 5. Accessibilité¹⁰ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977 - 1980

Selected Census Metropolitan Areas Régions métropolitaines de recensement choisies	Total commuters Total navetteurs	Public transportation – Transports en commun			
		Perceiving as available Accessibles	Using Utilisés	Perceiving as available as a percentage of total commuters Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs	Using as a percentage of perceiving as available Utilisation en pourcentage de l'accessibilité
	thousands – milliers			per cent – pourcentage	
Halifax:					
1977	90	55	14 ⁵		
1978	98	65	14 ⁵	61	25 ⁵
1979	100	68	14 ⁵	66	22 ⁵
1980	108	75	14 ⁵	68	21 ⁵
				69	19 ⁵
Québec - Lévis:					
1977	170	110	25 ⁵	65	23 ⁵
1978	185	104	6	56	6
1979	181	90	6	50	6
1980	189	104	31 ⁵	55	30 ⁵
Montréal:					
1977	1,089	780	338	72	43
1978	1,110	784	342	71	43
1979	1,159	785	309	68	39
1980	1,150	823	308	72	37
Ottawa - Hull:					
1977	290	225	79	78	35
1978	294	212	73	72	34
1979	290	208	81	72	39
1980	321	235	93	73	40
Toronto:					
1977	1,227	963	360	78	37
1978	1,319	1,011	403	77	40
1979	1,380	1,045	430	76	41
1980	1,441	1,094	448	76	41
Hamilton:					
1977	217	131	35 ⁵	60	27 ⁵
1978	212	112	25 ⁵	53	22 ⁵
1979	226	123	32 ⁵	54	26 ⁵
1980	218	125	31 ⁵	57	25 ⁵
Winnipeg:					
1977	243	201	61	83	30
1978	252	207	63	82	30
1979	250	192	66	77	34
1980	261	201	65	77	32
Calgary:					
1977	217	158	40	73	25
1978	222	162	47	73	29
1979	235	138	44	59	32
1980	267	180	52	67	29
Edmonton:					
1977	214	153	36	71	24
1978	242	159	52	66	33
1979	251	158	51	63	32
1980	298	197	54	66	27
Vancouver:					
1977	466	327	81	70	25
1978	476	331	82	70	25
1979	517	330	93	64	28
1980	554	356	99	64	28
All selected Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:					
1977	4,224	3,103	1,069	73	34
1978	4,409	3,157	1,123	72	36
1979	4,590	3,137	1,135	68	36
1980	4,807	3,389	1,195	71	35
Other areas ⁹ – Autres régions ⁹ :					
1977	4,002	932	153	23	16
1978	4,187	963	167	23	17
1979	4,324	960	166	22	17
1980	4,385	1,001	189	23	19
Canada:					
1977	8,226	4,034	1,222	49	30
1978	8,596	4,120	1,290	50	31
1979	8,914	4,097	1,300	46	32
1980	9,193	4,391	1,384	48	32

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980

TABLEAU 6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980

Province	Total commuters	Automobile			
	Total navetteurs	Available	Using	Availability as a percentage of total commuters	Using as a percentage of availability
		Disponible	Utilisée	Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs	Utilisation en pourcentage de la disponibilité
	thousands – milliers			per cent – pourcentage	
Canada:					
1976	8,181	6,641	5,846	81	88
1977	8,226	6,741	5,994	82	89
1978	8,596	6,991	6,299	81	90
1979	8,914	7,322	6,555	82	90
1980	9,193	7,540	6,786	82	90
Newfoundland – Terre-Neuve:					
1976	136	117	108	86	92
1977	142	123	111	87	90
1978	145	128	118	88	92
1979	147	131	118	89	90
1980	161	139	129	86	93
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard:					
1976	35	31	28	89	90
1977	33	30	28	91	93
1978	34	31	29	91	93
1979	35	32	31	91	97
1980	34	31	29	91	94
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse:					
1976	254	219	192	86	88
1977	253	214	195	85	91
1978	272	232	217	85	93
1979	276	240	223	87	93
1980	278	240	224	86	93
New Brunswick – Nouveau-Brunswick:					
1976	199	175	162	88	93
1977	196	175	160	89	91
1978	214	193	182	90	94
1979	215	193	180	90	93
1980	219	198	187	90	94
Québec:					
1976	2,116	1,595	1,394	75	87
1977	2,117	1,610	1,446	76	90
1978	2,208	1,679	1,524	76	91
1979	2,306	1,848	1,659	80	90
1980	2,318	1,821	1,651	79	91
Ontario:					
1976	3,226	2,599	2,289	81	88
1977	3,296	2,686	2,376	82	88
1978	3,429	2,765	2,492	81	90
1979	3,514	2,810	2,510	80	89
1980	3,592	2,893	2,594	81	90
Manitoba:					
1976	359	290	244	81	84
1977	353	288	246	82	85
1978	365	297	254	81	85
1979	372	301	256	81	85
1980	376	306	268	81	88
Saskatchewan:					
1976	272	245	212	90	87
1977	276	249	218	90	88
1978	280	253	222	90	88
1979	290	264	235	91	89
1980	306	276	241	90	87
Alberta:					
1976	678	583	508	86	87
1977	675	588	512	87	87
1978	713	600	528	84	88
1979	776	660	586	85	89
1980	860	732	650	85	89
British Columbia – Colombie-Britannique:					
1976	907	788	709	87	90
1977	884	776	701	88	90
1978	935	814	732	87	90
1979	981	842	758	86	90
1980	1,049	904	813	86	90

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 - 1980

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 - 1980

Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷	Total commuters Total navetteurs	Automobile			
		Available Disponible	Using Utilisée	Availability as a percentage of total commuters Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs	Using as a percentage of availability Utilisation en pourcentage de la disponibilité
	thousands - milliers			per cent - pourcentage	
Halifax:					
1976	95	75	64	79	85
1977	90	65	59	72	91
1978	98	74	68	76	92
1979	100	78	69	78	88
1980	108	85	76	79	89
Québec - Lévis:					
1976	196	149	137	76	92
1977	170	132	123	78	94
1978	185	149	140	80	94
1979	181	156	146	86	94
1980	189	149	138	79	93
Montréal:					
1976	1,102	746	632	68	85
1977	1,089	738	647	68	88
1978	1,110	733	653	66	89
1979	1,159	845	740	73	88
1980	1,150	811	728	71	90
Ottawa - Hull:					
1976	289	216	173	75	80
1977	290	215	173	74	80
1978	234	220	185	75	84
1979	290	220	174	76	79
1980	321	249	198	78	80
Toronto:					
1976	1,221	869	729	71	84
1977	1,227	907	770	74	85
1978	1,319	931	811	71	87
1979	1,380	914	844	71	87
1980	1,441	1,036	900	72	87

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 — Continued

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 — suite

Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷	Total commuters	Automobile			
	Total navetteurs	Available	Using	Availability as a percentage of total commuters	Using as a percentage of availability
		Disponible	Utilisée	Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs	Utilisation en pourcentage de la disponibilité
	thousands — milliers			per cent — pourcentage	
Hamilton:					
1976	206	164	152	80	93
1977	217	179	161	83	90
1978	212	181	166	85	92
1979	226	188	178	83	95
1980	218	176	167	81	95
Winnipeg:					
1976	245	188	163	77	87
1977	243	190	162	78	86
1978	252	196	167	78	85
1979	250	192	163	77	85
1980	261	202	176	77	87
Calgary:					
1976	231	190	168	82	88
1977	217	183	160	84	87
1978	222	181	159	82	88
1979	235	194	170	83	88
1980	267	219	191	82	87
Edmonton:					
1976	243	204	178	84	87
1977	214	180	160	84	89
1978	202	191	169	79	89
1979	251	201	175	80	87
1980	298	244	213	82	87
Vancouver:					
1976	481	400	351	83	88
1977	467	392	355	84	91
1978	476	396	356	83	90
1979	517	429	387	83	90
1980	555	457	413	82	90

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 — Concluded

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 — fin

Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷	Total commuters	Automobile			
	Total navetteurs	Available	Using	Availability as a percentage of total commuters	Using as a percentage of availability
		Disponible	Utilisée	Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs	Utilisation en pourcentage de la disponibilité
	thousands — milliers			per cent — pourcentage	
All selected Census Metropolitan Areas — Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:					
1976	4,308	3,201	2,747	74	86
1977	4,224	3,181	2,771	75	87
1978	4,409	3,251	2,876	74	88
1979	4,590	3,477	3,048	76	88
1980	4,807	3,628	3,200	76	88
Other Census Metropolitan Areas — Autres régions métropolitaines de recensement:					
1976	921	803	747	87	93
1977	922	804	750	87	93
1978	957	837	786	88	94
1979	986	853	787	87	92
1980	1,041	909	844	87	93
All Census Metropolitan Areas — Toutes les régions métropolitaines de recensement:					
1976	5,230	4,004	3,494	77	87
1977	5,145	3,985	3,521	78	88
1978	5,367	4,088	3,662	76	90
1979	5,575	4,330	3,835	78	89
1980	5,846	4,538	4,045	78	89
Other areas — Autres régions:					
1976	2,952	2,636	2,352	89	89
1977	3,080	2,757	2,473	90	90
1978	3,229	2,903	2,637	90	91
1979	3,338	2,992	2,720	90	91
1980	3,346	3,002	2,741	90	91
Canada:					
1976	8,181	6,641	5,846	81	88
1977	8,226	6,741	5,994	82	89
1978	8,596	6,991	6,299	81	90
1979	8,914	7,332	6,555	82	90
1980	9,193	7,540	6,786	82	90

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977-1980

TABLEAU 8. Utilisateurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980

Selected Census Metropolitan Areas Régions métropolitaines de recensement choisies	Automobile commuters Navetteurs en automobile			Public transportation commuters Navetteurs des transports en commun		
	Total	Perceived availability of public transportation		Total	Automobile available	
		Accessibilité des transports en commun			Automobile disponible	
		thousands – milliers	per cent of total pourcentage du total		thousands – milliers	per cent of total pourcentage du total
Halifax:						
1977	59	34	58	14 ⁵	6	6
1978	68	42	62	14 ⁵	6	6
1979	70	46	66	14 ⁵	6	6
1980	76	50	66	14 ⁵	6	6
Québec - Lévis						
1977	123	77	63	25	6	6
1978	141	75	53	6	6	6
1979	146	68	47	14 ⁵	6	6
1980	138	65	47	31 ⁵	6	6
Montréal:						
1977	647	382	59	338	62 ^r	18 ⁵
1978	653	386	59	342	58	17
1979	740	419	57	309	79	26
1980	728	455	63	308	57 ⁵	19 ⁶
Ottawa - Hull:						
1977	173	120	69	79	27 ⁵	34 ⁵
1978	185	118	64	73	6	6
1979	174	106	61	81	29 ⁵	36 ⁵
1980	198	127	64	93	41 ⁵	44 ⁵
Toronto:						
1977	770	545	71	360	100	28
1978	812	547	67	403	95	24
1979	844	550	65	430	99	23
1980	900	594	66	448	115	26
Hamilton:						
1977	161	85	53	35 ⁵	6	6
1978	166	78	47	25 ⁵	6	6
1979	178	82	46	32 ⁵	6	6
1980	167	86	51	31	6	6
Winnipeg:						
1977	162	129	80	61	21	34
1978	168	132	79	63	19	30
1979	163	116	71	66	21	32
1980	176	126	72	65	20	31
Calgary:						
1977	160	108	68	40	17 ⁵	43 ⁵
1978	159	105	66	47	15 ⁵	32
1979	170	84	49	44	16 ⁵	36 ⁵
1980	191	112	59	52	18 ⁵	35 ⁵
Edmonton:						
1977	160	106	66	36	11 ⁵	31 ⁵
1978	169	96	57	52	14 ⁵	27 ⁵
1979	175	96	55	51	16 ⁵	31 ⁵
1980	213	125	59	54	18 ⁵	33 ⁵
Vancouver:						
1977	355	230	65	81	27 ⁵	33 ⁵
1978	356	225	63	82	25 ⁵	30 ⁵
1979	387	216	56	93	28 ⁵	30 ⁵
1980	413	231	55	99	30 ⁵	30 ⁵
All selected Census Metropolitan Areas – Ensemble des régions métropolitaines de recensement choisies:						
1977	2,771	1,816	66	1,069	283	26 ^r
1978	2,876	1,803	63	1,123	259	23
1979	3,048	1,782	58	1,135	300	26
1980	3,201	1,971	62	1,195	313	26
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:						
1977	750	358	48	66	14	21
1978	786	350	45	74	16 ⁵	22 ⁵
1979	787	331	42	83	20	24
1980	844	385	46	86	20	23
All Census Metropolitan Areas – Ensemble des régions métropolitaines de recen- sement:						
1977	3,521	2,173	62	1,135	297	26
1978	3,662	2,153	59	1,197	275	23
1979	3,835	2,113	55	1,218	320	26
1980	4,045	2,357	58	1,281	333	26
Other areas – Autres régions:						
1977	2,473	317	13	87	27	31
1978	2,637	343	13	93	30 ⁵	32 ⁵
1979	2,720	349	13	82	31	38
1980	2,741	341	12	103	36	35
Canada:						
1977	5,994	2,490	42	1,222	324	27
1978	6,299	2,496	40	1,290	305	24
1979	6,555	2,462	38	1,301	351	27
1980	6,786	2,698	40	1,384	369	27

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980

TABLEAU 9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980

Canada and area	Total commuters	Distance to work in miles ¹¹ – Distance parcourue en milles ¹¹				
Canada et région	Total navetteurs	Less than 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12	13 and more
		Moins de 1				13 et plus
thousands – milliers						
Canada:						
Total	9,193	1,059	1,916	2,285	2,231	1,701
Automobile	6,786	415	1,387	1,727	1,784	1,473
Public transportation – Transports en commun	1,384	22 ⁵	221	514	432	194
Other ¹² – Autres ¹²	1,022	622	308	44	14 ⁵	34
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:						
Total	4,807	335	792	1,312	1,479	889
Automobile	3,200	87	474	853	1,063	724
Public transportation – Transports en commun	1,195	18 ⁵	170	438	409 ₆	161 ₆
Other ¹² – Autres ¹²	411	230	149	14 ⁵		
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:						
Total	1,039	95	268	358	209	110
Automobile	844	40	199	308	191	106 ₆
Public transportation – Transports en commun	86	6	23 ⁵	43 ₆	16 ⁵ ₆	
Other ¹² – Autres ¹²	109	54	45			6
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:						
Total	5,846	430	1,060	1,670	1,687	999
Automobile	4,045	127	673	1,160	1,255	830
Public transportation – Transports en commun	1,281	19 ⁵	193	481	424 ₆	163 ₆
Other ¹² – Autres ¹²	520	285	195	27 ⁵		
Other areas – Autres régions:						
Total	3,346	628	856	616	544	702
Automobile	2,741	288	714	567	529 ₆	643
Public transportation – Transports en commun	102	6	28	32	6	30
Other ¹² – Autres ¹²	502	338	113	16 ⁵		29
per cent – pourcentage						
Canada:						
Total	100	100	100	100	100	100
Automobile	74	39	72	76	80	87
Public transportation – Transports en commun	15	2 ⁵	12	23	19	11
Other ¹² – Autres ¹²	11	59	16	2	1 ⁵	2
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:						
Total	100	100	100	100	100	100
Automobile	67	26	60	65	72	81
Public transportation – Transports en commun	25	5 ⁵	22	33	28 ₆	18 ₆
Other ¹² – Autres ¹²	9	69	19	1 ⁵		
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:						
Total	100	100	100	100	100	100
Automobile	81	42	74	86	91	96 ₆
Public transportation – Transports en commun	8	6	9 ⁵	12 ₆	8 ⁵ ₆	
Other ¹² – Autres ¹²	11	57	17			6
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:						
Total	100	100	100	100	100	100
Automobile	69	30	64	70	74	83
Public transportation – Transports en commun	22	4 ⁵	18	29	25 ₆	16 ₆
Other ¹² – Autres ¹²	9	66	18	2 ⁵		
Other areas – Autres régions:						
Total	100	100	100	100	100	100
Automobile	82	46	83	92	97 ₆	92
Public transportation – Transports en commun	3	6	3	5	6	4
Other ¹² – Autres ¹²	15	54	13	3 ⁵		4

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, November 1976 - 1980

Province	Total ¹³ commuters Total ¹³ navetteurs	Distance to work in miles ¹¹ — Distance parcourue en milles ¹¹					
		Less than 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12 ¹⁷	13 - 22	23 and more
	thousands — milliers	Moins de 1					23 et plus
Canada:							
1976	8,181	1,130	1,561	1,347	1,845	791	475
1977	8,226	1,112	1,635	2,057	2,002	904	515
1978	8,596	1,010	1,793	2,134	2,137	924	597
1979	8,914	1,002	1,883	2,250	2,196	984	599
1980	9,193	1,059	1,916	2,285	2,231	1,106	594
Newfoundland:							
1976	136	31	38	29	15	7 ⁵	9 ⁵
1977	142	34	43	28	17	10 ⁵	10 ⁵
1978	145	29	42	31	20	10	12
1979	147	28	41	32	23	12	10 ⁵
1980	161	34	43	33	27	12	11
Prince Edward Island:							
1976	35	8	10	6	5 ⁵	3 ⁵	6
1977	33	8	8	8	6	6	6
1978	34	6	10	8	6	6	6
1979	35	5 ⁵	8	10	7	6	6
1980	34	6	8	6	7	4 ⁵	6
Nova Scotia:							
1976	254	48	57	52	46	28	18
1977	253	45	64	54	43	30	18
1978	272	43	65	58	54	30	21
1979	276	36	68	63	54	32	22
1980	278	38	67	62	33	32	20
New Brunswick:							
1976	199	35	46	46	31	17	18
1977	196	36	50	44	32	17	17
1978	214	35	51	47	43	21	17
1979	215	39	50	46	41	20	20
1980	219	33	51	50	26	21	17
Quebec:							
1976	2,116	318	393	452	494	217	90
1977	2,117	321	398	469	565	252	112
1978	2,208	300	415	501	623	253	116
1979	2,306	308	472	500	601	289	135
1980	2,318	352	433	523	578	311	120
Ontario:							
1976	3,226	354	594	808	719	343	223
1977	3,296	351	629	864	805	407	240
1978	3,429	311	701	873	826	413	306
1979	3,514	292	717	927	888	421	269
1980	3,592	304	735	908	880	483	282
Manitoba:							
1976	359	65	62	93	82	19	17
1977	353	55	67	101	91	24	15
1978	365	50	79	102	98	21	15
1979	372	50	80	107	99	20	16
1980	376	42	82	110	101	26	16
Saskatchewan:							
1976	272	65	77	67	32	13 ⁵	12 ⁵
1977	276	64	76	77	34	14	11 ⁵
1978	280	61	72	84	37	15	10 ⁵
1979	290	52	75	92	45	13	13
1980	306	63	83	91	41	16	13
Alberta:							
1976	678	98	111	155	207	53	31
1977	675	105	129	167	186	50	38
1978	713	84	153	191	179	58	47
1979	776	111	169	202	182	66	46
1980	860	100	190	226	213	79	51
British Columbia:							
1976	907	107	174	239	215	91	55
1977	884	94	171	244	225	99	52
1978	935	92	204	239	250	100	50
1979	981	81	202	270	256	107	65
1980	1,049	86	224	276	279	121	63

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976 - 1980

Total ¹³ commuters	Distance to work in miles ¹¹ — Distance parcourue en milles ¹¹						Province
Total ¹³ navetteurs	Less than 1 Moins de 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12	13 - 22	23 and more 23 et plus	
per cent — pourcentage							
100	14	19	24	23	10	6	Canada:
100	14	20	25	24	11	6	1976
100	12	21	25	25	11	7	1977
100	11	21	25	25	11	7	1978
100	11	21	25	24	12	6	1979
100	11	21	25	24	12	6	1980
100	23	28	21	11	5 ⁵	7 ⁵	Terre-Neuve:
100	24	30	20	12	7 ⁵	7 ⁵	1976
100	20	29	21	14	7	8	1977
100	19	28	22	16	8	7 ⁵	1978
100	21	27	20	17	7	7	1979
100	21	27	20	17	7	7	1980
100	23	29	17	14 ⁵	9 ⁵	6	Île-du-Prince-Édouard:
100	24	24	24	6	6	6	1976
100	18	29	24	18	6	6	1977
100	14 ⁵	23	29	20	6	6	1978
100	18	23	18	21	12 ⁵	6	1979
100	18	23	18	21	12 ⁵	6	1980
100	19	22	20	18	11	7	Nouvelle-Écosse:
100	18	25	21	17	12	7	1976
100	16	24	21	20	11	8	1977
100	13	25	23	20	12	8	1978
100	14	24	22	12	11	7	1979
100	14	24	22	12	11	7	1980
100	17	23	23	16	9	9	Nouveau-Brunswick:
100	18	26	22	16	9	9	1976
100	16	24	22	20	10	8	1977
100	18	23	21	19	9	9	1978
100	15	23	23	12	10	8	1979
100	15	23	23	12	10	8	1980
100	15	19	21	23	10	4	Québec:
100	15	19	22	27	12	5	1976
100	14	19	23	28	12	5	1977
100	13	21	22	26	13	6	1978
100	15	19	23	25	13	5	1979
100	15	19	23	25	13	5	1980
100	11	18	25	22	11	7	Ontario:
100	11	19	26	24	12	7	1976
100	9	20	26	24	12	9	1977
100	8	20	26	25	12	8	1978
100	8	20	26	25	12	8	1979
100	8	20	25	24	13	8	1980
100	18	17	26	23	5	5	Manitoba:
100	16	19	29	26	7	4	1976
100	14	22	28	27	6	4	1977
100	13	22	29	27	5	4	1978
100	13	22	29	27	5	4	1979
100	11	22	29	27	7	4	1980
100	24	28	25	11	5 ⁵	4 ⁵	Saskatchewan:
100	23	28	28	12	5	4 ⁵	1976
100	22	26	30	13	5	4 ⁵	1977
100	18	26	32	16	5	5	1978
100	21	27	30	13	5	4	1979
100	21	27	30	13	5	4	1980
100	14	15	23	31	8	5	Alberta:
100	16	19	25	28	7	6	1976
100	12	22	27	25	8	7	1977
100	14	22	26	24	9	6	1978
100	12	22	26	25	9	6	1979
100	12	22	26	25	9	6	1980
100	12	19	26	24	10	6	Colombie-Britannique:
100	11	19	28	25	11	6	1976
100	10	22	26	27	11	5	1977
100	8	21	28	26	11	7	1978
100	8	21	26	27	11	6	1979
100	8	21	26	27	11	6	1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

Selected Census Metropolitan Areas ⁷	Total ¹³ commuters	Distance to work in miles ¹¹ — Distance parcourue en milles ¹¹				
	Total ¹³ navetteurs	Less than 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12	13 and more
		Moins de 1				13 et plus
	thousands — milliers					
Halifax:						
1976	95	15 ⁵	22	27	18 ⁵	9 ⁵
1977	90	15 ⁵	25	26	16 ⁵	6
1978	98	14 ⁵	24	29	22	6
1979	100	14 ⁵	24	30	23	6
1980	108	16 ⁵	25	32	23	12 ⁵
Québec - Lévis:						
1976	196	30 ⁵	38 ⁵	51	50 ⁵	6
1977	170	25 ⁵	34 ⁵	47 ⁵	55 ⁵	6
1978	185	6	39 ⁵	50	60	6
1979	181	6	34 ⁵	46 ⁵	64	6
1980	189	25 ⁵	35 ⁵	51	61	6
Montréal:						
1976	1,102	114	132	243	315	174
1977	1,089	93	144	273	356	222
1978	1,110	103	135	286	386	200
1979	1,159	90	178	281	369	240
1980	1,150	108	157	292	352	240
Ottawa - Hull:						
1976	289	30 ⁵	44 ⁵	91	86	6
1977	290	30 ⁵	49 ⁵	93	95	6
1978	294	6	59	78	104	30 ⁵
1979	290	28 ⁵	51 ⁵	82	94	36 ⁵
1980	321	6	65	86	108	44 ⁵
Toronto:						
1976	1,221	79	158	302	336	223
1977	1,227	81	176	316	368	286
1978	1,319	77	191	337	412	303
1979	1,380	68	217	372	430	293
1980	1,441	64	227	365	437	337
Hamilton:						
1976	206	6	36 ⁵	56	55	37 ⁵
1977	207	6	36 ⁵	70	55 ⁵	36 ⁵
1978	212	6	36 ⁵	68	51	40 ⁵
1979	226	6	39 ⁵	75	64	35 ⁵
1980	218	6	41 ⁵	56	54	47 ⁵
Winnipeg:						
1976	245	26	39	79	71	11 ⁵
1977	243	19	42	86	81	15 ⁵
1978	252	17 ⁵	50	87	85	12 ⁵
1979	250	16 ⁵	48	91	83	12 ⁵
1980	261	16 ⁵	50	92	85	18
Calgary:						
1976	231	16 ⁵	32	57	96	18 ⁵
1977	217	12 ⁵	31	72	85	17 ⁵
1978	222	6	38	75	83	16 ⁵
1979	235	15 ⁵	40	79	82	18 ⁵
1980	267	16 ⁵	49	88	91	23
Edmonton:						
1976	243	25	38	69	84	18 ⁵
1977	214	16 ⁵	40	65	75	17 ⁵
1978	242	20 ⁵	49	79	68	25
1979	251	23	49	84	69	26
1980	298	23	65	91	86	32
Vancouver:						
1976	481	41	62	128	141	89
1977	466	33 ⁵	59	137	148	91
1978	476	29 ⁵	70	133	159	85
1979	517	27 ⁵	75	152	167	96
1980	554	32 ⁵	78	157	180	107
All selected Census Metropolitan Areas:						
1976	4,308	391	601	1,103	1,252	611
1977	4,224	343	636	1,183	1,334	728
1978	4,409	330	692	1,224	1,429	735
1979	4,590	315	756	1,293	1,448	780
1980	4,807	335	792	1,312	1,479	889
Other areas: ⁹						
1976	3,873	739	959	846	594	555
1977	4,002	769	999	875	668	691
1978	4,187	680	1,101	911	708	787
1979	4,357	687	1,127	957	748	803
1980	4,485	724	1,124	973	752	811
Canada:						
1976	8,181	1,130	1,560	1,947	1,845	1,266
1977	8,226	1,112	1,635	2,057	2,002	1,419
1978	8,596	1,110	1,793	2,134	2,137	1,522
1979	8,914	1,002	1,883	2,250	2,196	1,583
1980	9,193	1,059	1,916	2,285	2,231	1,701

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

Total ¹³ commuters	Distance to work in miles ¹¹ - Distance parcourue en milles ¹¹					Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷
Total ¹³ navetteurs	Less than 1	1 - 2	3 - 5	6 - 12	13 and more	
per cent - pourcentage	Moins de 1				13 et plus	
100	16 ⁵	23	28	19 ⁵	9 ⁵	Halifax:
100	17 ⁵	28	29	18 ⁵	6	1976
100	14 ⁵	25	30	22	6	1977
100	14 ⁵	24	30	23	6	1978
100	15 ⁵	23	30	21	11 ⁵	1979
						1980
100	15 ⁵	19 ⁵	26	26 ⁵	6	Québec - Lévis:
100	15 ⁵	20 ⁵	28 ⁵	32 ⁵	6	1976
100	6	21 ⁵	27	32	6	1977
100	6	19 ⁵	25 ⁵	35	6	1978
100	13 ⁵	19 ⁵	27	32	6	1979
						1980
100	10	12	22	29	16	Montréal:
100	9	13	25	33	20	1976
100	9	12	26	35	18	1977
100	8	15	24	32	21	1978
100	9	14	25	31	21	1979
						1980
100	10 ⁵	15 ⁵	31	30	6	Ottawa - Hull:
100	10 ⁵	17 ⁵	32	33	6	1976
100	6	20	27	35	10 ⁵	1977
100	10 ⁵	18 ⁵	28	32	12 ⁵	1978
100	6	20	27	34	14 ⁵	1979
						1980
100	6	13	25	28	19	Toronto:
100	7	14	26	30	23	1976
100	6	15	26	31	23	1977
100	5	16	27	31	21	1978
100	4	16	25	30	23	1979
						1980
100	6	17 ⁵	27	27	18 ⁵	Hamilton:
100	6	17 ⁵	32	25 ⁵	16 ⁵	1976
100	6	17 ⁵	32	24	19 ⁵	1977
100	6	17 ⁵	33	28	16 ⁵	1978
100	6	19 ⁵	26	25	22 ⁵	1979
						1980
100	11	16	32	29	4 ⁵	Winnipeg:
100	8	17	35	33	6 ⁵	1976
100	7 ⁵	20	35	34	5 ⁵	1977
100	6 ⁵	19	36	33	5 ⁵	1978
100	6 ⁵	19	35	33	7	1979
						1980
100	7 ⁵	13	25	42	8 ⁵	Calgary:
100	6 ⁵	14	33	39	7 ⁵	1976
100	6	17	34	37	7 ⁵	1977
100	6 ⁵	17	34	35	8 ⁵	1978
100	6 ⁵	18	33	34	9	1979
						1980
100	10	16	28	35	7 ⁵	Edmonton:
100	7 ⁵	19	30	35	8 ⁵	1976
100	8 ⁵	20	33	28	10	1977
100	9	20	34	28	10	1978
100	8	22	31	29	11	1979
						1980
100	9	13	27	29	18	Vancouver:
100	7 ⁵	13	29	32	19	1976
100	6 ⁵	15	28	33	18	1977
100	5 ⁵	15	29	32	19	1978
100	6 ⁵	14	28	33	19	1979
						1980
100	9	14	26	29	14	Toutes les régions métropolitaines de
100	8	15	28	32	17	recensement choisies:
100	8	16	28	32	17	1976
100	7	17	27	32	17	1977
100	7	17	27	31	19	1978
						1979
						1980
100	19	25	22	15	17	Autres régions ⁹ :
100	19	25	22	17	17	1976
100	16	26	22	17	17	1977
100	16	26	22	17	19	1978
100	16	26	22	17	18	1979
100	16	25	22	17	18	1980
100	14	19	24	23	16	Canada:
100	14	20	25	24	17	1976
100	13	21	25	25	18	1977
100	11	21	25	25	18	1978
100	12	21	25	24	19	1979
						1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980

TABLEAU 12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980

	Total commuters	Time to work in minutes – Durée du déplacement en minutes			
Canada and areas					
Canada et régions	Total navetteurs	Less than 13	13 - 22	23 - 32	33 and more
		Moins de 13			33 et plus
	thousands – milliers				
Canada:					
Total	9,193	3,437	2,785	1,582	1,388
Automobile	6,786	2,620	2,228	1,150	788
Public transportation – Transports en commun	1,384	113	333	372	566
Other ¹² – Autres ¹²	1,022	704	224	59	35
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:					
Total	4,807	1,240	1,512	1,088	967
Automobile	3,200	888	1,132	740	440
Public transportation – Transports en commun	1,195	96	270	323	516
Other ¹² – Autres ¹²	411	265	110	25 ⁵	6
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:					
Total	1,039	442	392	138	67
Automobile	844	366	332	101	45
Public transportation – Transports en commun	86	6	31	26 ⁵	19
Other ¹² – Autres ¹²	109	66	29	6	6
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:					
Total	5,846	1,682	1,904	1,226	1,034
Automobile	4,045	1,255	1,464	841	485
Public transportation – Transports en commun	1,281	96	301	349	535
Other ¹² – Autres ¹²	520	331	138	36	15 ⁵
Other areas - Autres régions:					
Total	3,346	1,755	882	356	354
Automobile	2,741	1,365	764	309	303
Public transportation – Transports en commun	102	17 ⁵	31	23 ⁵	31
Other ¹² – Autres ¹²	502	373	86	23 ⁵	20 ⁵
	per cent – pourcentage				
Canada:					
Total	100	37	30	17	15
Automobile	100	39	33	17	12
Public transportation – Transports en commun	100	8	24	27	41
Other ¹² – Autres ¹²	100	69	22	6	3
Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies:					
Total	100	26	32	23	20
Automobile	100	28	35	23	14
Public transportation – Transports en commun	100	7	23	27	43
Other ¹² – Autres ¹²	100	65	27	6 ⁵	6
Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement:					
Total	100	43	38	13	6
Automobile	100	43	39	12	5
Public transportation – Transports en commun	100	6	36	30 ⁵	22
Other ¹² – Autres ¹²	100	61	27	6	6
All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement:					
Total	100	29	33	21	18
Automobile	100	31	36	21	12
Public transportation – Transports en commun	100	8	24	27	42
Other ¹² – Autres ¹²	100	64	27	7	3 ⁵
Other areas – Autres régions:					
Total	100	52	26	11	11
Automobile	100	50	28	11	11
Public transportation – Transports en commun	100	17 ⁵	30	23 ⁵	30
Other ¹² – Autres ¹²	100	74	17	5 ⁵	4 ⁵

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, November 1976 - 1980

TABLEAU 13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, novembre 1976 - 1980

Province	Total ¹⁴ commuters	Time to work in minutes				Total ¹⁴ commuters	Time to work in minutes			
	Total ¹⁴ navetteurs	Durée du déplacement en minutes				Total ¹⁴ navetteurs	Durée du déplacement en minutes			
		Less than 13	13 - 22	23 - 32	33 and more		Less than 13	13 - 22	23 - 32	33 and more
		Moins de 13			33 et plus		Moins de 13			33 et plus
	thousands - milliers					per cent - pourcentage				
Canada:										
1976	8,181	2,356	2,523	1,488	1,237	100	35	31	17	15
1977	8,226	3,014	2,470	1,458	1,284	100	37	30	18	16
1978	8,596	3,087	2,631	1,507	1,371	100	36	31	18	16
1979	8,914	3,273	2,722	1,551	1,367	100	37	31	17	15
1980	9,193	3,437	2,786	1,582	1,388	100	37	30	17	15
Newfoundland - Terre-Neuve:										
1976	136	72	36	12	12	100	53	26	9	9
1977	142	81	34	14	14	100	57	24	10	10
1978	145	79	34	15	17	100	55	23	10	12
1979	147	82	37	15	12	100	56	25	10	8
1980	161	87	43	17	14	100	54	27	11	9
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:										
1976	35	20	8	6	6	100	57	23	11	6
1977	33	20	9	6	6	100	61	27	6	6
1978	34	21	9	6	6	100	62	27	6	6
1979	35	21	11	6	6	100	60	31	6	6
1980	34	18	10	4	6	100	53	29	12	6
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:										
1976	254	107	72	41	31	100	42	28	16	12
1977	253	112	70	41	31	100	44	28	16	12
1978	272	115	79	45	33	100	42	29	17	12
1979	276	118	80	47	32	100	43	29	17	12
1980	278	115	86	45	31	100	41	31	16	11
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:										
1976	199	88	60	25	20	100	44	30	13	10
1977	196	96	57	25	19	100	49	29	13	10
1978	214	100	68	26	20	100	47	32	12	9
1979	215	110	61	25	22	100	51	28	12	10
1980	219	105	68	27	19	100	48	31	12	9
Québec:										
1976	2,116	747	502	367	364	100	35	28	17	17
1977	2,117	782	597	357	381	100	37	28	17	18
1978	2,208	827	642	368	371	100	38	29	17	17
1979	2,306	883	656	394	372	100	38	28	17	16
1980	2,318	919	655	382	362	100	40	28	17	16
Ontario:										
1976	3,226	1,006	1,031	603	532	100	31	32	19	16
1977	3,296	1,077	1,024	625	570	100	33	31	19	17
1978	3,429	1,092	1,075	639	623	100	32	31	19	18
1979	3,514	1,134	1,130	654	597	100	32	32	19	17
1980	3,592	1,204	1,122	647	619	100	34	31	18	17
Manitoba:										
1976	359	130	110	73	40	100	36	31	20	11
1977	353	127	112	70	45	100	36	32	20	13
1978	365	122	116	82	44	100	33	32	23	12
1979	372	130	123	72	47	100	35	33	19	13
1980	376	130	123	81	41	100	35	33	22	11
Saskatchewan:										
1976	272	140	89	24	11 ⁵	100	51	33	9	4 ⁵
1977	276	151	90	23	12	100	55	33	8	4
1978	280	144	96	27	12	100	51	34	10	4
1979	290	152	100	23	15	100	52	35	8	5
1980	306	165	97	33	12	100	54	32	11	4
Alberta:										
1976	678	224	224	135	84	100	33	33	20	12
1977	675	243	206	141	84	100	36	31	21	12
1978	713	234	226	142	110	100	33	32	20	15
1979	776	291	236	137	111	100	38	30	18	14
1980	860	310	267	168	114	100	36	31	20	13
British Columbia - Colombie-Britannique:										
1976	907	322	290	144	139	100	37	32	16	15
1977	884	327	271	158	128	100	37	31	18	14
1978	935	352	284	160	140	100	38	30	17	15
1979	981	353	287	182	160	100	36	29	19	16
1980	1,049	383	314	177	174	100	37	30	17	17

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

TABLEAU 14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷	Total ¹⁴ commuters	Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes				Total ¹⁴ commuters	Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes			
	Total ¹⁴ navetteurs					Total ¹⁴ navetteurs				
		Less than 13 Moins de 13	13 - 22	23 - 32	33 and more 33 et plus		Less than 13 Moins de 13	13 - 22	23 - 32	33 and more 33 et plus
	thousands - milliers					per cent - pourcentage				
Halifax:										
1976	95	29	33	19	13 ⁵	100	31	35	20	14 ⁵
1977	90	30	31	19 ⁵	10 ⁵	100	33	34	21 ⁵	11 ⁵
1978	98	30	37	20	11 ⁵	100	31	38	20	11 ⁵
1979	100	33	37	19 ⁵	10 ⁵	100	33	37	19 ⁵	18 ⁵
1980	108	32	41	25	10 ⁵	100	30	38	23	9 ⁵
Québec - Lévis:										
1976	196	76	74	27 ⁵	6	100	39	38	14 ⁵	6
1977	170	62	69	26 ⁵	6	100	36	41	15 ⁵	6
1978	185	77	76	24 ⁵	6	100	42	41	13 ⁵	6
1979	181	69	72	26 ⁵	6	100	38	40	14 ⁵	6
1980	189	72	74	28 ⁵	6	100	38	39	15 ⁵	6
Montréal:										
1976	1,102	232	302	266	282	100	21	27	24	26
1977	1,089	242	302	254	292	100	22	28	23	27
1978	1,110	260	311	256	282	100	23	28	23	25
1979	1,159	275	340	267	277	100	24	29	29	24
1980	1,150	294	339	257	260	100	26	30	22	23
Ottawa - Hull:										
1976	289	79	110	65	30 ⁵	100	27	38	22	10 ⁵
1977	290	79	105	65	41 ⁵	100	27	36	22	14 ⁵
1978	294	78	115	68	33 ⁵	100	27	39	23	11 ⁵
1979	290	80	105	60	46 ⁵	100	28	36	21	16 ⁵
1980	321	83	113	72	53 ⁵	100	26	35	22	17 ⁵
Toronto:										
1976	1,221	237	339	303	311	100	19	28	25	25
1977	1,227	253	336	304	334	100	21	27	25	27
1978	1,319	273	365	336	345	100	21	28	26	26
1979	1,380	288	404	343	345	100	21	29	25	25
1980	1,441	326	404	339	371	100	23	28	24	26
Hamilton:										
1976	206	46	82	41 ⁵	31 ⁵	100	22	40	20 ⁵	15 ⁵
1977	217	35	90	44 ⁵	6	100	16	41	20 ⁵	6
1978	212	60	90	39 ⁵	6	100	28	43	18 ⁵	6
1979	226	67	91	45 ⁵	6	100	30	40	20 ⁵	6
1980	218	65	84	43 ⁵	25 ⁵	100	30	39	20 ⁵	12 ⁵
Winnipeg:										
1976	245	64	89	60	29	100	26	36	24	12
1977	243	61	89	60	33	100	25	37	25	14
1978	252	59	91	71	31	100	23	36	28	12
1979	250	58	98	61	33	100	23	39	24	13
1980	261	66	96	69	30	100	25	37	26	12
Calgary:										
1976	231	54	88	51	35	100	23	38	22	15
1977	217	46	79	64	27	100	21	36	29	12
1978	222	45	83	56	38	100	20	37	25	17
1979	235	57	81	55	42	100	24	35	23	18
1980	267	64	94	66	42	100	24	35	25	16
Edmonton:										
1976	243	60	89	61	27	100	25	37	25	11
1977	214	55	82	49	28	100	26	38	23	13
1978	242	59	89	60	34	100	24	37	25	14
1979	251	69	95	54	33	100	28	38	22	13
1980	298	85	109	72	32	100	29	37	24	11
Vancouver:										
1976	481	108	161	102	102	100	22	33	21	21
1977	466	123	143	109	92	100	26	31	23	20
1978	476	126	140	110	100	100	27	29	23	21
1979	517	125	154	124	114	100	24	30	24	22
1980	554	151	159	117	128	100	27	29	21	23
All selected Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies:										
1976	4,308	985	1,367	995	873	100	23	32	23	20
1977	4,224	1,008	1,327	995	894	100	24	31	24	21
1978	4,409	1,067	1,396	1,040	906	100	24	32	24	21
1979	4,590	1,122	1,478	1,055	935	100	24	32	23	20
1980	4,807	1,240	1,512	1,088	967	100	26	32	23	20
Others areas ⁹ - Autres régions ⁹ :										
1976	3,873	1,876	1,156	431	365	100	48	30	12	9
1977	4,002	2,002	1,142	463	391	100	50	29	11	10
1978	4,187	2,019	1,235	467	465	100	48	30	11	11
1979	4,324	2,152	1,244	496	432	100	50	29	11	10
1980	4,385	2,197	1,274	493	421	100	50	29	11	10
Canada:										
1976	8,181	2,856	2,523	1,428	1,237	100	35	31	17	15
1977	8,226	3,014	2,470	1,458	1,284	100	37	30	18	16
1978	8,596	3,087	2,631	1,507	1,371	100	36	31	18	16
1979	8,914	3,273	2,722	1,551	1,367	100	37	30	17	15
1980	9,193	3,437	2,786	1,582	1,388	100	37	30	17	15

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980

Province	Total ¹⁵ commuters	Size of automobile ¹⁶ – Taille des automobiles ¹⁶				
	Total ¹⁵ navetteurs	Size 4 (largest)	Size 3	Size 2	Size 1 (smallest)	Other
		Taille 4 (plus grande)	Taille 3	Taille 2	Taille 1 (plus petite)	Autres
	thousands – milliers					
Canada:						
1976	4,695	1,257	990	1,036	866	546
1977	4,802	1,082	1,053	1,092	969	605
1978	5,055	1,965	1,130	1,195	1,060	704
1979	5,246	815	1,198	1,309	1,125	799
1980	5,554	703	1,240	1,415	1,288	907
Newfoundland:						
1976	77	16	18	18	12	14
1977	80	12	19	23	13	13
1978	81	13	16	24	15	13
1979	83	8 ⁵	16	28	15	17
1980	92	6 ⁵	19	27	19	23
Prince Edward Island:						
1976	21	5 ⁵	5 ⁵	5 ⁵	6	6
1977	20	6	5 ⁵	5 ⁵	6	6
1978	22	6	5	6	6	6
1979	23	4 ⁵	4 ⁵	6	5 ⁵	6
1980	22	6	5	6	4 ⁵	4 ⁵
Nova Scotia:						
1976	142	28	28	38	27	21
1977	146	23	32	38	31	22
1978	160	24	33	43	33	28
1979	164	18	32	52	35	27
1980	166	13	29	44	41	40
New Brunswick:						
1976	119	29	26	26	21	16
1977	116	25	26	26	21	17
1978	130	28	29	28	23	22
1979	133	17	29	32	27	27
1980	141	17	30	36	30	29
Quebec:						
1976	1,080	297	268	273	176	66
1977	1,128	266	301	294	204	63
1978	1,191	250	316	322	212	90
1979	1,268	184	365	356	251	112
1980	1,304	163	339	273	305	122
Ontario:						
1976	1,844	558	396	400	336	154
1977	1,924	456	430	451	385	201
1978	2,020	406	472	486	413	243
1979	2,055	346	492	523	426	267
1980	2,143	302	517	576	472	277
Manitoba:						
1976	195	62	40	41	29	24
1977	199	54	40	41	31	33
1978	206	45	45	44	36	36
1979	203	43	45	49	33	33
1980	220	36	51	51	42	42
Saskatchewan:						
1976	172	56	36	28	18	34
1977	181	46	38	27	33	38
1978	182	38	37	34	30	43
1979	190	39	41	32	31	47
1980	199	27	39	37	37	61
Alberta:						
1976	430	111	77	78	71	93
1977	422	103	79	72	77	92
1978	444	86	86	80	90	101
1979	485	87	88	96	88	126
1980	561	80	118	116	104	143
British Columbia:						
1976	612	95	95	128	170	124
1977	585	93	84	116	170	123
1978	617	73	89	128	202	125
1979	641	69	84	136	215	138
1980	706	58	94	151	234	167

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976 - 1980

Total ¹⁵ commuters	Size of automobile ¹⁶ – Taille des automobiles ¹⁶					Province
Total ¹⁵ navetteurs	Size 4 (largest)	Size 3	Size 2	Size 1 (smallest)	Other	
per cent – pourcentage	Taille 4 (plus grande)	Taille 3	Taille 2	Taille 1 (plus petite)	Autres	
						Canada:
100	27	21	22	18	12	1976
100	23	22	23	20	13	1977
100	19	22	24	21	14	1978
100	16	23	25	21	15	1979
100	13	22	25	23	16	1980
						Terre-Neuve:
100	21	23	23	16	18	1976
100	15	24	29	16	16	1977
100	16	20	30	19	16	1978
100	10 ⁵	19	34	18	21	1979
100	7 ⁵	21	29	21	25	1980
						Île-du-Prince-Édouard:
100	20 ⁵	24 ⁵	24 ⁵	6	6	1976
100	6	25 ⁵	25 ⁵	6	6	1977
100	6	27	27	6	6	1978
100	17 ⁵	17 ⁵	26	22 ⁵	6	1979
100	6	23	27	18 ⁵	18 ⁵	1980
						Nouvelle-Écosse:
100	20	20	27	19	15	1976
100	16	22	26	21	15	1977
100	15	21	27	21	18	1978
100	11	20	32	21	16	1979
100	8	17	27	25	24	1980
						Nouveau-Brunswick:
100	24	21	22	18	13	1976
100	22	22	22	18	15	1977
100	21	22	21	18	17	1978
100	13	22	24	20	20	1979
100	12	21	26	21	21	1980
						Québec:
100	28	25	25	16	6	1976
100	24	27	26	18	6	1977
100	21	27	27	18	8	1978
100	15	29	28	20	9	1979
100	13	26	29	23	9	1980
						Ontario:
100	30	21	22	18	8	1976
100	24	22	23	20	10	1977
100	20	23	24	20	12	1978
100	17	24	26	21	13	1979
100	14	24	27	22	13	1980
						Manitoba:
100	32	21	21	15	12	1976
100	27	20	21	16	17	1977
100	22	22	21	18	18	1978
100	21	22	24	16	16	1979
100	16	23	23	19	19	1980
						Saskatchewan:
100	33	21	16	10	20	1976
100	25	21	15	18	21	1977
100	21	20	19	17	24	1978
100	20	22	17	16	25	1979
100	14	20	19	19	31	1980
						Alberta:
100	26	18	18	17	22	1976
100	24	19	17	18	22	1977
100	19	19	18	20	23	1978
100	18	18	20	18	26	1979
100	14	21	21	19	25	1980
						Colombie-Britannique:
100	16	16	21	28	20	1976
100	16	14	20	29	21	1977
100	12	14	21	33	20	1978
100	11	13	21	33	22	1979
100	8	13	21	33	24	1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 - 1980

Selected Census Metropolitan Areas ⁷	Total ¹⁵ commuters	Size of automobile ¹⁶ - Taille des automobiles ¹⁶				
	Total ¹⁵ navetteurs	Size 4 (largest)	Size 3	Size 2	Size 1 (smallest)	Other
		Taille 4 (plus grande)	Taille 3	Taille 2	Taille 1 (plus petite)	Autres
	thousands - milliers					
Halifax:						
1976	47	6		14 ⁵	11 ⁵	6
1977	45	6	11 ⁵	14 ⁵	12 ⁵	6
1978	51	11 ⁵	6	10 ⁵	6	6
1979	51	6	6	19 ⁵	15 ⁵	6
1980	55	6	6	16 ⁵	18 ⁵	10 ⁵
Québec - Lévis:						
1976	104	26 ⁵	25 ⁵	30 ⁵	6	6
1977	92	6	6	30 ⁵	6	6
1978	112	6	29 ⁵	32 ⁵	23 ⁵	6
1979	115	6	37 ⁵	30 ⁵	30 ⁵	6
1980	110	6	27 ⁵	28 ⁵	38 ⁵	6
Montréal:						
1976	510	140	132	134	83	6
1977	510	113	144	141	93	6
1978	528	106	143	155	100	6
1979	575	76	167	175	121	35 ⁵
1980	587	52	146	195	150	33 ⁵
Ottawa - Hull:						
1976	133	36 ⁵	29 ⁵	34 ⁵	24 ⁵	6
1977	138	31 ⁵	30 ⁵	38 ⁵	29 ⁵	6
1978	146	6	32 ⁵	48 ⁵	31 ⁵	6
1979	134	6	6	46 ⁵	29 ⁵	6
1980	160	6	37 ⁵	56	33 ⁵	6
Toronto:						
1976	607	171	128	144	132	32 ⁵
1977	638	129	152	183	138	36 ⁵
1978	657	131	163	169	150	44 ⁵
1979	689	110	168	194	168	48 ⁵
1980	745	89	193	229	191	41 ⁵
Hamilton:						
1976	121	40 ⁵	25 ⁵	29 ⁵	6	6
1977	137	39 ⁵	32 ⁵	28 ⁵	29 ⁵	6
1978	139	6	39 ⁵	30 ⁵	35 ⁵	6
1979	149	26 ⁵	48 ⁵	38 ⁵	28 ⁵	6
1980	144	6	39 ⁵	36 ⁵	37 ⁵	6
Winnipeg:						
1976	130	39	30	31	22	9 ⁵
1977	129	35	26	31	24	13 ⁵
1978	133	28	32	32	26	14 ⁵
1979	129	29	30	34	22	15 ⁵
1980	145	22	34	36	31	20 ⁵
Calgary:						
1976	143	37	23 ⁵	27	28	20 ⁵
1977	138	31	28	28	32	20 ⁵
1978	139	28	29	27	32	22
1979	140	28	25	32	31	23
1980	161	24	37	35	35	30
Edmonton:						
1976	151	43	35	29	25	19 ⁵
1977	130	35	27	24	24	20
1978	140	29	30	29	28	24
1979	145	24	29	34	28	30
1980	185	22	45	46	39	34
Vancouver:						
1976	308	52	50	76	92	38 ⁵
1977	299	52	51	67	93	36 ⁵
1978	303	35 ⁵	48	74	112	34 ⁵
1979	331	34 ⁵	49	70	130	39
1980	368	30 ⁵	51	91	143	53
All selected Census Metropolitan Areas:						
1976	2,253	592	487	546	461	167
1977	2,256	491	516	582	496	170
1978	2,347	432	558	608	554	195
1979	2,458	362	590	681	602	223
1980	2,662	299	616	768	717	262
Other Census Metropolitan Areas:						
1976	595	177	133	119	114	52
1977	590	141	133	128	127	62
1978	631	127	138	153	137	76
1979	634	96	148	158	142	89
1980	695	114	153	183	147	99
All Census Metropolitan Areas:						
1976	2,848	769	620	665	575	219
1977	2,846	633	649	710	623	232
1978	2,978	559	696	761	691	271
1979	3,092	458	738	839	745	313
1980	3,357	413	768	951	863	360
Other areas:						
1976	1,847	488	370	371	291	327
1977	1,956	449	404	383	346	373
1978	2,077	406	434	434	369	433
1979	2,154	357	460	471	380	486
1980	2,197	290	472	464	464	547
Canada:						
1976	4,695	1,257	990	1,036	866	546
1977	4,802	1,082	1,023	1,092	969	605
1978	5,055	965	1,130	1,195	1,060	704
1979	5,246	815	1,198	1,309	1,125	799
1980	5,554	703	1,240	1,415	1,288	907

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

Total ¹⁵ commuters	Size of automobile ¹⁶ – Taille des automobiles ¹⁶					Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷
Total ¹⁵ navetteurs	Size 4 (largest)	Size 3	Size 2	Size 1 (smallest)	Other	
per cent – pourcentage	Taille 4 (plus grande)	Taille 3	Taille 2	Taille 1 (plus petite)	Autres	
100	6	23 ⁵	30 ⁵	23 ⁵	6	Halifax:
100	6	6	31 ⁵	27 ⁵	6	1976
100	22 ⁵	6	20 ⁵	6	6	1977
100	6	6	37 ⁵	29 ⁵	6	1978
100	6	6	29 ⁵	33 ⁵	18 ⁵	1979
100	25 ⁵	24 ⁵	29 ⁵	6	6	1980
100	6	6	33 ⁵	6	6	Québec - Lévis:
100	6	26 ⁵	29 ⁵	20 ⁵	6	1976
100	6	32 ⁵	26 ⁵	26 ⁵	6	1977
100	6	25 ⁵	25 ⁵	35 ⁵	6	1978
100	27	26	26	16	6	1979
100	22	28	28	18	6	1980
100	20	27	29	19	6	Montréal:
100	13	29	30	21	6 ⁵	1976
100	11	25	33	26	6	1977
100	27 ⁵	22 ⁵	26 ⁵	18 ⁵	6	1978
100	22 ⁵	22 ⁵	28 ⁵	21 ⁵	6	1979
100	6	22 ⁵	33 ⁵	21 ⁵	6	1980
100	6	6	34 ⁵	22 ⁵	6	Ottawa - Hull:
100	6	23 ⁵	35	21 ⁵	6	1976
100	28	21	24	22	5 ⁵	1977
100	20	24	29	22	6 ⁵	1978
100	20	25	26	23	7 ⁵	1979
100	16	24	28	24	7 ⁵	1980
100	12	26	31	26	6 ⁵	Toronto:
100	33 ⁵	21 ⁵	24 ⁵	6	6	1976
100	28 ⁵	23 ⁵	20 ⁵	21 ⁵	6	1977
100	6	28 ⁵	22 ⁵	25 ⁵	6	1978
100	17 ⁵	32 ⁵	25 ⁵	19 ⁵	6	1979
100	6	27 ⁵	25 ⁵	26 ⁵	6	1980
100	30	23	24	17	7 ⁵	Winnipeg:
100	27	20	24	19	10 ⁵	1976
100	21	24	24	21	10 ⁵	1977
100	22	23	26	17	12 ⁵	1978
100	15	23	25	21	14	1979
100	26	16 ⁵	19	20	19 ⁵	1980
100	22	20	20	23	14 ⁵	Calgary:
100	20	21	19	23	16	1976
100	20	18	23	22	16	1977
100	15	23	22	24	21	1978
100	28	23	19	17	13 ⁵	1979
100	27	21	18	18	15	1980
100	21	21	21	20	17	Edmonton:
100	17	20	23	19	21	1976
100	12	24	25	21	18	1977
100	17	16	25	30	12 ⁵	1978
100	17	17	22	31	12 ⁵	1979
100	12 ⁵	16	24	37	11 ⁵	1980
100	10 ⁵	15	24	39	12	Vancouver:
100	8 ⁵	14	25	39	14	1976
100	26	22	24	20	7	1977
100	22	23	26	22	8	1978
100	18	24	26	24	8	1979
100	15	24	28	24	9	1980
100	11	23	29	27	10	Toutes les régions métropo- litaines de recensement choisies:
100	30	22	20	19	9	1976
100	24	23	22	22	11	1977
100	20	22	24	22	12	1978
100	15	23	25	22	14	1979
100	16	22	26	21	14	1980
100	27	22	23	20	8	Autres régions métropoli- taires de recensement:
100	22	23	25	22	8	1976
100	19	23	26	23	9	1977
100	15	24	27	24	10	1978
100	12	23	28	26	11	1979
100	26	20	20	16	18	1980
100	23	21	20	18	19	Toutes les régions métropo- litaines de recensement:
100	19	21	21	18	21	1976
100	12	21	22	18	23	1977
100	13	21	21	19	25	1978
100	27	21	22	18	12	1979
100	23	22	23	20	13	1980
100	19	22	24	21	14	Canada:
100	16	23	25	21	15	1976
100	13	22	25	23	16	1977
						1978
						1979
						1980

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980

TABLEAU 17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980

Age group and sex Groupe d'âge et sexe	Total commuters Total navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport		
		Auto- mobile	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹² Autres ¹²
thousands – milliers				
Canada:				
All commuters – Tous les navetteurs:				
Total	9,193	6,786	1,384	1,023
15-19 years – ans	864	472	188	204
20-24 “ “	1,464	1,001	279	184
25-34 “ “	2,666	2,074	352	240
35-44 “ “	1,813	1,452	210	151
45-54 “ “	1,409	1,088	193	128
55-64 “ “	870	629	142	99
65 years and over – ans et plus	107	70	21 ⁵	6
Male – Hommes:				
Total	5,379	4,354	539	486
15-19 years – ans	438	266	71	101
20-24 “ “	755	585	90	80
25-34 “ “	1,570	1,307	141	122
35-44 “ “	1,094	944	84	66
45-54 “ “	873	733	79	61
55-64 “ “	573	464	62	47
65 years and over – ans et plus	75	55	6	6
Female – Femmes:				
Total	3,814	2,433	845	536
15-19 years – ans	426	206	116	104
20-24 “ “	708	415	189	104
25-34 “ “	1,096	768	211	117
35-44 “ “	719	508	126	85
45-54 “ “	537	355	114	68
55-64 “ “	297	165	79	53
65 years and over – ans et plus	32	6	6	6
per cent – pourcentage				
Canada:				
All commuters – Tous les navetteurs:				
Total	100	74	15	11
15-19 years – ans	100	55	22	24
20-24 “ “	100	68	19	13
25-34 “ “	100	78	13	9
35-44 “ “	100	80	12	8
45-54 “ “	100	77	14	9
55-64 “ “	100	72	16	11
65 years and over – ans et plus	100	65	20	6
Male – Hommes:				
Total	100	81	10	9
15-19 years – ans	100	61	16	23
20-24 “ “	100	77	12	11
25-34 “ “	100	83	9	8
35-44 “ “	100	86	8	6
45-54 “ “	100	84	9	7
55-64 “ “	100	81	11	8
65 years and over – ans et plus	100	73	6	6
Female – Femmes:				
Total	100	64	22	14
15-19 years – ans	100	48	27	24
20-24 “ “	100	59	27	15
25-34 “ “	100	70	19	11
35-44 “ “	100	71	18	12
45-54 “ “	100	66	21	13
55-64 “ “	100	56	27	18
65 years and over – ans et plus	100	6	6	6

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980

TABLERAU 18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980

Occupational group Groupe professionnel	Total commuters Total navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport			Total commuters Total navetteurs	Primary method of transportation Principal moyen de transport		
		Auto- mobile	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹² Autres ¹²		Auto- mobile	Public trans- portation Transports en commun	Other ¹² Autres ¹²
	thousands – milliers				per cent – pourcentage			
Canada:								
Total	9,193	6,786	1,384	1,023	100	74	15	11
Professional, technical – Professionnel, technique	2,325	1,805	310	210	100	78	13	9
Clerical – Travail administratif	1,817	1,179	444	194	100	65	24	11
Sales – Commerce	927	675	132	120	100	73	14	13
Service – Services	1,194	720	232	242	100	60	19	20
Primary – Primaire	212	172	6	32	100	81	6	15
Manufacturing, construction and transportation – Manufacture, construction et transports	2,718	2,236	259	223	100	82	10	8
Male – Hommes:								
Total	5,379	4,354	539	486	100	81	10	9
Professional, technical – Professionnel, technique	343	1,097	152	94	100	82	11	7
Clerical – Travail administratif	398	285	75	38	100	72	19	10
Sales – Commerce	526	434	37	55	100	83	7	10
Service – Services	584	386	108	90	100	66	18	15
Primary – Primaire	198	161	6	29	100	81	6	15
Manufacturing, construction and transportation – Manufacture, construction et transports	2,329	1,989	160	180	100	85	7	8
Female – Femmes:								
Total	3,814	2,433	845	536	100	64	22	14
Professional, technical – Professionnel, technique	981	707	159	115	100	72	16	12
Clerical – Travail administratif	1,419	894	368	157	100	63	26	11
Sales – Commerce	401	241	95	65	100	60	24	16
Service – Services	610	334	124	152	100	55	20	25
Primary – Primaire	6	6	6	6	100	6	6	6
Manufacturing, construction and transportation – Manufacture, construction et transports	387	247	99	41	100	64	26	11

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

Footnotes

- ¹ Includes an estimated 7,000 commuters who reported that they did not know the driving arrangement. This category was excluded from the questionnaire after 1976.
- ² Commuters reporting taxi, motorcycle, bicycle or “other”.
- ³ Includes an estimated 32,000 respondents who reported that they did not know the primary method of transportation. This category was excluded from the questionnaire after 1976.
- ⁴ Persons reporting either “zero miles” to work or distance “varies from day to day”.
- ⁵ Figures should be viewed with caution.
- ⁶ Sampling variability so high as to prohibit release.
- ⁷ Because of increases in November 1976 in the sample size in urban areas, mainly in the province of Alberta, estimates for larger Census Metropolitan Areas, especially Calgary and Edmonton, are based on a sample which over-represents characteristics of employed persons. Consequently, estimates for these cities in November 1976 must be interpreted with caution particularly when making comparisons with data for other years.
- ⁸ Includes automobile commuters who reported that they shared the driving.
- ⁹ Consists of non-selected Census Metropolitan Areas as well as areas outside the Census Metropolitan Areas.
- ¹⁰ No information is presented for 1976 because the question was asked differently, and therefore the results are not comparable with those of other years.
- ¹¹ In all years except 1977, respondents could report the distance to work in either miles or kilometres. In 1977 distance was reported in terms of miles only. For consistency, data for all years are here reported in miles. The conversion factor is 1 mile = 1.609 34 kilometres.
- ¹² Commuters reporting walking to work, taxi, motorcycle, bicycle or “other”.
- ¹³ In 1976, includes those who indicated “don’t know” the distance to work.
- ¹⁴ In 1976, includes those who indicated “don’t know” the time to work.
- ¹⁵ Consists only of the commuters who indicated driving alone, driving with passengers or sharing the driving and excludes the commuters for whom the make and model of car driven to work information could not be obtained.
- ¹⁶ For sizes of automobiles, see Annex II.

Notes

- ¹ Comprend environ 7,000 navetteurs qui ont déclaré ignorer les dispositions relatives au transport en automobile. Cette catégorie a été éliminée du questionnaire après 1976.
- ² Navetteurs ayant déclaré voyager en taxi, en motocyclette, à bicyclette ou utiliser “d’autres moyens” de transport.
- ³ Comprend environ 32,000 répondants qui ont déclaré ne pas connaître le principal moyen de transport. Cette catégorie a été éliminée du questionnaire après 1976.
- ⁴ Personnes ayant déclaré “zéro mille” à la question sur la distance entre le domicile et le travail, ou que la distance varie d’un jour à l’autre.
- ⁵ Chiffres à considérer avec circonspection.
- ⁶ La variabilité d’échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication de données.
- ⁷ En raison de l’accroissement de la taille de l’échantillon dans les régions urbaines en novembre 1976, particulièrement dans la province de l’Alberta, les estimations pour les régions métropolitaines de recensement, surtout Calgary et Edmonton, sont fondées sur un échantillon qui amplifie les caractéristiques des personnes occupées. Par conséquent, les estimations pour ces villes doivent être considérées avec circonspection, surtout lorsque des comparaisons sont faites avec les données des années précédentes.
- ⁸ Comprend les navetteurs qui ont déclaré avoir partagé la conduite avec quelqu’un d’autre.
- ⁹ Se compose des régions métropolitaines de recensement non choisis et des régions à l’extérieur des régions métropolitaines de recensement.
- ¹⁰ Aucun renseignement n’est présenté pour 1976 parce que la question était différente; les résultats ne sont donc pas comparables à ceux des autres années.
- ¹¹ Toutes les années, sauf en 1977, les enquêtés pouvaient déclarer la distance pour se rendre au travail en milles ou en kilomètres. En 1977, ils ne pouvaient la déclarer qu’en milles. Par souci d’uniformité, les données de chaque année sont présentées ici en milles. Le facteur de conversion est le suivant: 1 mille = 1.609 34 kilomètre.
- ¹² Les navetteurs qui ont déclaré voyager à pied, en taxi, en motocyclette, à bicyclette ou par “d’autres moyens” de transport.
- ¹³ En 1976, comprend ceux qui ont déclaré ne pas connaître la distance pour se rendre au travail.
- ¹⁴ En 1976, comprend ceux qui ont déclaré ne pas connaître la durée du déplacement.
- ¹⁵ Comprend seulement les navetteurs qui ont déclaré conduire sans passagers, conduite avec des passagers et partager la conduite, mais ne comprend ceux pour lesquels les renseignements sur la marque et le modèle de l’automobile utilisée pour se rendre au travail n’ont pu être obtenus.
- ¹⁶ Pour la taille des automobiles, voir annexe II.

DEFINITIONS

Commuters. For the purpose of this analysis commuters are defined as persons travelling the same distance to the same work place each day. Employed persons indicating that they live zero miles from their work or that the distance to work varies from day to day are not considered to be commuters.

Public transportation. Consists of buses, streetcars, subway trains and commuter trains.

Automobiles. Consist of private automobiles, vans, campers, trucks and other privately owned four wheeled motorized transportation. Persons interviewed in the survey who indicated that they drove an automobile were asked to state the make and model of the vehicle that they used. From this information and with the assistance of a list of models by year according to size (see Annex II), interviewers recorded on the questionnaire the appropriate size code. The criteria used in this classification of models are given in Annex II.

Census Metropolitan Area. The main labour market area of an urbanized core (or continuous built-up area) having 100,000 or more population. CMA's are created by Statistics Canada and are usually known by the name of their largest city. They contain whole municipalities (or census subdivisions). CMA's are comprised of (1) municipalities completely or partly inside the urbanized core, and (2) other municipalities, if (a) at least 40% of the employed labour force living in the municipality works in the urbanized core, or (b) at least 25% of the employed labour force working in the municipality lives in the urbanized core. For the Travel to Work surveys, the CMA boundaries are those used for the 1971 Census of Population. Ten of the largest CMA's have been selected for presentation of data in this publication: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver.

Shared the driving. For this survey there must be two or more vehicles involved.

DÉFINITIONS

Navetteurs. Aux fins de cette analyse, le terme "navetteurs" désigne les personnes qui ont parcouru une certaine distance pour se rendre au même lieu de travail chaque jour. Ce groupe ne comprend pas les personnes occupées qui ont déclaré travailler à un endroit situé à zéro mille de leur domicile, ni celles qui ont déclaré que la distance qu'elles parcouraient pour se rendre au travail, variait d'un jour à l'autre.

Transports en commun. Comprennent les autobus, les tramways, les métros et les trains de banlieue.

Automobiles. Comprennent les voitures particulières, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions et les autres véhicules motorisés à quatre roues appartenant à des particuliers. On a demandé aux répondants ayant déclaré qu'ils conduisaient leur voiture pour se rendre au travail d'en préciser la marque et le modèle. À partir de leur réponse et à l'aide d'une liste des modèles classés selon la taille et l'année, les intervieweurs ont indiqué le code de la taille sur le questionnaire, à l'aide de la liste des modèles classés selon la taille et l'année (voir l'annexe II). Les critères utilisés pour le classement des modèles sont présentés à l'annexe II.

Région métropolitaine de recensement. La principale région du marché du travail d'un noyau urbanisé (ou zone bâtie en continu) comptant 100,000 habitants ou plus. Les RMR ont été créées par Statistique Canada et sont habituellement connues sous le nom de la ville la plus importante qui s'y trouve. Elles contiennent des municipalités entières (ou subdivisions de recensement). Les RMR sont formées (1) des municipalités situées entièrement ou partiellement à l'intérieur du noyau urbanisé et (2) d'autres municipalités, si a) au moins 40 % de la population active occupée demeurant dans la municipalité travaille dans le noyau urbanisé ou si b) au moins 25 % de la population active occupée travaillant dans la municipalité demeure dans le noyau urbanisé. Aux fins des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les limites des RMR sont celles utilisées lors du Recensement de la population de 1971. Cette publication présente des données pour dix des plus grandes RMR: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre. Aux fins de cette enquête, il doit y avoir deux véhicules ou plus en cause.

METHODOLOGY AND QUESTIONNAIRES

The Travel to Work surveys summarized here were conducted by Statistics Canada in November of 1976 to 1980. In each case they were conducted as personal interviews at the same time as the Labour Force Survey using a supplementary questionnaire.

The Labour Force Survey (LFS) is a multi-stage probability sample representing Canadian residents 15 years of age and over. It excludes the residents of the Yukon and the Northwest Territories, Indians living on reserves, inmates in institutions and members of the Armed Forces.

The sample size for the Travel to Work surveys has always been five sixths of the total LFS sample. This means that travel to work information was collected from about 115,000 individuals in 50,000 households since 1976, when the basic LFS sample was enlarged. Generally speaking the larger sample size reduced the "sampling variability" and made it possible to release more data at the Census Metropolitan Area level after 1975. "Sampling variability" may be defined as the possible discrepancy between the results from a sample survey and the results that would have been obtained from a census. All data in this publication are subject to some sampling variability and for this reason care should be taken in analyzing small variations in data. Also, because the labour force sample is designed and weighted at the provincial level, caution should be used in the interpretation of changes in sub-provincial estimates.

The reference period for reporting travel to work information for most respondents (more than 95%) was the week preceding the week in which the survey was conducted. This means that the data in this publication apply to a specific week and are liable to have been influenced by temporary conditions such as early winter storms or labour disputes which could distort the findings that would otherwise have resulted. For the small minority of respondents on temporary lay-off up to 30 days or on vacation (less than 5%), the reporting period was the last week in which they worked.

Care should be taken when comparing the results from the Travel to Work Survey series with statistics on urban travel derived from other sources. Although the statistics in this publication may be regarded as giving a fair picture of the journey to work situation at a particular time of the year they are not intended to provide a comprehensive coverage of urban travel, which would include many types of journeys undertaken at all times of the day for personal, pleasure

MÉTHODOLOGIE ET QUESTIONNAIRES

Statistique Canada a effectué des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail en novembre de 1976 à 1980. Dans chaque cas, des interviews sur place ont été réalisées en même temps que l'enquête sur la population active au moyen d'un questionnaire d'enquête supplémentaire.

L'enquête sur la population active (EPA) fait appel à un échantillon aléatoire à plusieurs degrés représentant les résidents canadiens âgés de 15 ans et plus. Elle ne vise pas les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, les Indiens vivant dans des réserves, les pensionnaires d'institutions ni les membres des Forces armées.

L'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a toujours fait appel à un échantillon représentant les cinq sixièmes de l'échantillon total de l'EPA. Cela signifie qu'elle a servi à recueillir des renseignements auprès d'environ 115,000 personnes dans 50,000 ménages depuis 1976, l'année où l'échantillon de base de l'EPA a été agrandi. En général, l'accroissement de la taille de l'échantillon a permis de réduire la "variabilité d'échantillonnage" et de produire un plus grand nombre de données au niveau des régions métropolitaines de recensement après 1975. La "variabilité d'échantillonnage" est la divergence possible entre les résultats d'une enquête par sondage et les résultats qu'on aurait obtenus si l'on avait effectué un recensement. Toutes les données présentées dans cette publication peuvent comporter une certaine variabilité d'échantillonnage et c'est pourquoi il faut être prudent en analysant les petites variations dans les données. Il faut être prudent lorsqu'il s'agit d'interpréter les variations des estimations intraprovinciales car l'échantillon est tiré et pondéré à l'échelle provinciale.

Pour la plupart des répondants (plus de 95 %), la période de référence des données sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail était la semaine précédant la semaine d'enquête. Cela signifie que les données présentées ici se rapportent à une semaine précise et sont fonction des conditions du moment, par exemple les tempêtes de neige ou les conflits du travail, facteurs qui pourraient fausser les résultats par rapport à ceux qu'on aurait obtenus dans d'autres conditions. Pour une petite minorité de répondants qui avaient été mis à pied temporairement pour un maximum de 30 jours ou qui étaient en vacances (moins de 5 %), la période de référence était la dernière semaine pendant laquelle ils avaient travaillé.

Il faut être prudent lorsqu'il s'agit de comparer les séries de données tirées de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail avec les statistiques sur les déplacements urbains provenant d'autres sources. Bien que les chiffres présentés ici brossent un tableau assez juste de la situation des déplacements domicile-travail à un moment particulier de l'année, nous ne prétendons pas qu'elles donnent une idée complète des déplacements urbains. En effet, ils ne prennent pas en compte, par exemple, un grand nombre

and business reasons. Information on the use of public transportation is published by Statistics Canada in *Passenger Bus and Urban Transit Statistics*, Catalogue 53-215 and *Urban Transit*, Catalogue 53-003 and by the Canadian Urban Transit Association in the *Transit Fact Book*. These publications include statistics on the number of revenue passengers carried by month or year.

In the Travel to Work Survey the questionnaire used in 1976 was amended in 1977, again in 1978, and revised substantially in 1980. In order to inform the reader about changing questionnaire content, copies are reproduced on the following pages.

de déplacements qui sont effectués à n'importe quelle heure de la journée pour des raisons personnelles, d'agrément et d'affaires. Les renseignements sur l'utilisation des transports en commun sont publiés par Statistique Canada dans les bulletins intitulés *Statistique du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain*, n° 53-215 au catalogue, et *Transports urbains*, n° 53-003 au catalogue, ainsi que par l'Association canadienne du transport urbain dans un ouvrage intitulé *Transit Fact Book*. Ces publications présentent des statistiques sur le nombre de voyageurs payants transportés par mois ou par année.

Le questionnaire de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail utilisé en 1976 a été modifié en 1977 et en 1978 et révisé considérablement en 1980. Afin de mettre le lecteur au courant du contenu des différents questionnaires, nous les reproduisons dans les pages suivantes.

SUPPLEMENTARY SURVEY QUESTIONNAIRE

CONFIDENTIAL
when completed

Docket No. **2** Survey Date **3** Assignment No. **4**
HRD page-line No. **5** Given Name **6** Surname **7** **1** FORM No. **06**

10. INTERVIEWER CHECK ITEM:

Form 05 *IF 'YES' in item 10 OR
any code but 6 in Item 33 ... Go to 11

* Otherwise ... END

11. THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK
DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB.
THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...S
RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

12. WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...S RESIDENCE
TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I MEAN THE DISTANCE COVERED
USING THE USUAL ROUTE:'

- None ☐ END
- Less than 1 mile ☐
- Varies from day to day ☐ END
- 5 Miles ☐
- Less than 1 kilometre ☐
- Don't know ☐
- 7 Kilometres ☐

13. APPROXIMATELY HOW LONG DOES IT TAKE ... TO TRAVEL
FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK
USING THE USUAL ROUTE?

Minutes Don't know ☐

14. DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY
WHAT TIME DID HE/SHE START WORK?

Starting time Don't know ☐

15. WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ...
USED TO TRAVEL TO WORK? 'I MEAN THAT METHOD
OF TRANSPORTATION BY WHICH ... TRAVELLED THE GREATEST
DISTANCE:'

Mark only ONE method.

- Automobile ☐ Bus/Subway/
Streetcar ☐ go to 18
- Taxi ☐ Commuter train ☐ go to 18
- Motorcycle ☐ Walks to work ☐
- Bicycle ☐ Other ☐
- Don't know ☐ go to 26

16. WHAT IS THE MAIN REASON ... DID NOT USE PUBLIC
TRANSPORTATION AS HIS/HER PRINCIPAL METHOD OF TRAVEL
TO WORK?

Mark only ONE reason.

- * Not available at all ☐ go to 19
- * Only available part of the trip ☐
- * Needs car for work ☐
- * Schedule unsuitable ☐
- * Too many transfers ☐
- * Too expensive ☐
- * Not reliable ☐
- * Not comfortable ☐
- * Other ☐
- * Takes too long ☐
- * Don't know ☐

17. USING PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE
... TO TRAVEL TO WORK?

Minutes Don't know ☐

18. WHAT IS THE TIME REQUIRED FOR ... TO GET TO THE NEAREST
PUBLIC TRANSPORTATION HE/SHE COULD/DID
USE TO TRAVEL TO WORK?

Minutes Don't know ☐

19. INTERVIEWER CHECK ITEM:

- * If automobile in item 15 ☐ go to 22
- * Otherwise ☐ go to 20

20. WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO
WORK?

Yes ☐ No ☐ Don't know ☐

21. USING A CAR, TRUCK OR VAN, HOW MUCH TIME WOULD
IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK?

Minutes go to 26 Don't know ☐ go to 26

22. WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED
TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED?
(READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES)

Mark only ONE category

- * Drove alone ☐
- * Rode as a passenger ☐ go to 26
- * Drove with passenger(s) ☐
- * Shared the driving ☐
- * Don't know ☐ go to 26

23. WHAT IS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ...
DROVE TO WORK?

Enter code Don't know ☐

24. WHAT IS THE MODEL YEAR OF THIS AUTOMOBILE?

19 Don't know ☐

25. WAS PARKING AVAILABLE FOR ... AT HIS/HER PLACE
OF WORK?

Yes ☐ → Was it... Free ☐ Pay ☐ Don't know ☐
Parking Parking
No ☐

Don't know ☐

26. WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...S USUAL PLACE
OF WORK?

Specify in NOTES ☐
Don't know ☐

99 NOTES

See over for additional NOTES

Item No.

N° de page-ligne du DM
N° de dossier 2
5 6Date d'enquête 3
Mois AnnéeN° de tâche 4
Nom de famille

1 FORMULE 06

10. A L'INTERVIEWER

Formule 05 • Si 'OUI' au poste 10 OU
un code autre que 6 au poste 33 Passez à 11
• Autrement FIN

11. LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LE DÉPLACEMENT ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLE A SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT À ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OU ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OU IL (ELLE) ARRIVE À SON LIEU DE TRAVAIL.

12. QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE ENTRE LE DOMICILE DE ... ET SON LIEU DE TRAVAIL? 'JE VEUX DIRE PAR LÀ LA DISTANCE PARCOURUE EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL.'

- Sans objet 1 FIN
- Varie d'un jour, à l'autre 2 FIN
- Ne sait pas 3
- Moins de 1 mille 4
- 5 Milles
- Moins de 1 kilomètre 6
- 7 Kilomètres

13. ENVIRON COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

 Minutes Ne sait pas 2

14. PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLE, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL (ELLE) À TRAVAILLER?

 Heure Ne sait pas 2

15. QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL (ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'JE VEUX DIRE PAR LÀ LE MOYEN DE TRANSPORT QUE... A UTILISÉ POUR PARCOURIR LA PLUS GRANDE PARTIE DE LA DISTANCE.'

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- | | |
|----------------|----------------------------|
| Automobile 1 | Autobus/méto/
tramway 5 |
| Taxi 2 | Train de banlieue 6 |
| Motocyclette 3 | À pied 7 |
| Bicyclette 4 | Autre 8 |

Ne sait pas 9 passez à 26

16. QUELLE EST LA PRINCIPALE RAISON POUR LAQUELLE ...N'A PAS UTILISÉ LES TRANSPORTS EN COMMUN COMME PRINCIPAL MOYEN DE DÉPLACEMENT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- | | |
|---|--|
| • Il n'en existe pas 01 | • A besoin de son automobile pour son travail 07 |
| • Il en existe seulement pour une partie du trajet 02 | • Correspondances trop nombreuses 08 |
| • L'horaire ne lui convient pas 03 | • On ne peut s'y fier 09 |
| • Trop cher 04 | • Autre 10 |
| • Inconfortable 05 | • Ne sait pas 11 |
| • Trop lent 06 | |

17. EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Minutes Ne sait pas 2

18. COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL (ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Minutes Ne sait pas 2

19. A L'INTERVIEWER

- Si 'automobile' au poste 15 1 passez à 22
- Autrement 2 passez à 20

20. ... AVAIT-IL (ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui 1 Non 2 Ne sait pas 3

21. EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Minutes passez à 26 Ne sait pas 2 passez à 26

22. LAQUELLE DES CATEGORIES SUIVANTES DECRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE IL (ELLE) A TRAVAILLE? (LISEZ LES CATEGORIES À HAUTE VOIX)

Faites un 'X' dans UN SEUL cercle.

- | | |
|--|-------------------------------------|
| • A conduit sa voiture sans passagers 1 | • Était passager dans une voiture 4 |
| • A conduit sa voiture avec passager(s) 2 | • Ne sait pas 5 |
| • A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre 3 | |

23. QUELLE EST LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Inscrivez le code Ne sait pas 7

24. QUELLE EST L'ANNÉE DE FABRICATION DE CETTE AUTOMOBILE?

19 Ne sait pas 2

25. ... AVAIT-IL (ELLE) UN ESPACE DE STATIONNEMENT À SON LIEU DE TRAVAIL?

Oui 1	S'agissait-il d'un.....
Stationnement gratuit 2	Stationnement payant 3
Ne sait pas 4	

Non 5

Ne sait pas 6

26. QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE...?

Précisez dans les NOTES 1

Ne sait pas 2

99 NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires

N° de poste

N° de poste

ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS
ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAILDOCUMENT CONFIDENTIEL
une fois rempli

N° de page 5 N° de dossier 2 Date d'enquête 3 1 1 7 7 N de tâche 4 1 FORMULE 06
Prénom 6 7

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT À ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OU ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OU IL(ELLE) ARRIVE À SON LIEU DE TRAVAIL.

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL? 'Je veux dire par là la distance parcourue en empruntant le chemin habituel.'

Milles Varie d'un jour à l'autre ☐ Fin
Moins de 1 mille ☐ Sans objet ☐ Fin

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU A ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE A SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

Inscrivez les minutes

13 AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL(ELLE) À TRAVAILLER?

Inscrivez l'heure Ne sait pas ☐

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'Je veux dire par là le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande partie de la distance.' (Indiquez UN seul moyen.)

Automobile ☐ Passez à 16 Taxi ☐ 4
Autobus/méto/tramway ☐ 2 Motocyclette/bicyclette ☐ 5
Train de banlieue ☐ 3 Passez à 15 À pied ☐ 6
Autre ☐ 7 Passez à 17

15 UNE FOIS DESCENDU DU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN UTILISÉ, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU A ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes et passez à 19 Ne sait pas ☐ Passez à 19

16 APRÈS ÊTRE DESCENDU DU VÉHICULE DANS LEQUEL IL(ELLE) PRENAIT PLACE, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU A ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas ☐

17 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui ☐ Non ☐ 2 Passez à 20 Ne sait pas ☐ 3 Passez à 20

18 EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL A ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas ☐

19 COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL(ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas ☐

20 À L'INTERVIEWER :

Si 'automobile' au poste 14 ☐ 1 Passez à 24
Autrement ☐ 2 Passez à 21

21 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui ☐ 1 Non ☐ 2

22 EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL A ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez les minutes Ne sait pas ☐

23 COMBIEN EN COÛTERAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

\$ par jour ☐ 1
par semaine ☐ 2 Passez à 29
par mois ☐ 3
Stationnement gratuit ☐ 4
Pas de stationnement ☐ 5 Passez à 29
Ne sait pas ☐ 6

24 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ? (LISEZ LES CATÉGORIES À HAUTE VOIX) Indiquez UN seul moyen

A conduit sa voiture sans passager(s) ☐ 1 A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre ☐ 3
A conduit sa voiture avec passager(s) ☐ 2 Était passager dans une voiture ☐ 4 Passez à 29

25 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez le code Ne sait pas ☐

26 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

19 Ne sait pas ☐

27 COMBIEN EN COÛTAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

\$ par jour ☐ 1
par semaine ☐ 2 Passez à 29
par mois ☐ 3
Ne sait pas ☐ 4 Passez à 29
Stationnement gratuit ☐ 5

28 L'ESPACE DE STATIONNEMENT ÉTAIT-IL FOURNI PAR L'EMPLOYEUR DE ...?

Oui ☐ 1 Non ☐ 2 Ne sait pas ☐ 3

29 QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE ...?

Precisez dans les NOTES ☐ 1 Ne sait pas ☐ 2

99 NOTES
N de poste N de poste
S'avez-vous du verser pour NOTES supplémentaires ☐



Statistics Canada Statistique Canada

TRAVEL TO WORK SURVEY

CONFIDENTIAL when completed

Docket No. 2 _____ Survey date 3 _____ Mo _____ Yr _____ Assignment No. 4 _____ 1978 and 1979 1 FORM NO 06

HRD page _____ Line No. _____ Given name _____ Surname _____

5 _____ 6 _____ 7 _____

09 INTERVIEWER CHECK ITEM :
FORM 05

- If "Yes" in item 10 OR any code but 6 in item 33 ☐ Go to 10
- Otherwise ☐ END

10 THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

11 WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I mean the distance covered using the usual route.'

Miles ☐ 1

Kilometres ☐ 2 Vanes from day to day ☐ 4 END

Less than 1 mile or kilometre ☐ 3 None ☐ 5 END

12 APPROXIMATELY HOW LONG DID IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

Enter minutes

13 DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY WHAT TIME DID HE/SHE START WORK?

Enter starting time ☐ Don't know 1

14 WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I mean that method of transportation by which ... travelled the greatest distance.' (Mark only ONE method)

Automobile ☐ 1 Taxi ☐ 4

Bus/Subway/Streetcar ☐ 2 Motorcycle/Bicycle ☐ 5

Commuter train ☐ 3 Walks to work ☐ 6

Other ☐ 7

Go to 16

15 WAS PUBLIC TRANSPORTATION AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes ☐ 1 No ☐ 2 Go to 18 Don't know ☐ 3 Go to 18

16 HOW MUCH TIME DOES IT TAKE TO GET TO THE NEAREST PUBLIC TRANSPORTATION ... COULD/DID USE TO TRAVEL TO WORK?

Enter minutes ☐ Don't know 1

17 AFTER ... GOT OFF PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD/DID IT TAKE HIM/HER TO GET TO WORK?

Enter minutes ☐ Don't know 1

18 INTERVIEWER CHECK ITEM :

- If "automobile" in item 14 ☐ 1 Go to 21
- Otherwise ☐ 2 Go to 19

19 WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes ☐ 1 No ☐ 2 Go to 26

20 IF ... WERE TO USE THIS CAR, TRUCK OR VAN TO TRAVEL TO WORK, WOULD HE/SHE BE THE DRIVER OR A PASSENGER?

Driver ☐ 1 Go to 23

Passenger ☐ 2 Go to 26

Don't know ☐ 3

21 WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED? (READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES) Mark only ONE category.

Drove alone ☐ 1 Go to 23 Shared the driving ☐ 3

Drove with passenger(s) ☐ 2 Rode as a passenger ☐ 4 Go to 26

22 INCLUDING ... HOW MANY PEOPLE USUALLY RODE IN THE CAR, TRUCK OR VAN?

Two ☐ 1 Three ☐ 2 Four or more ☐ 3

23 WHAT WAS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... COULD/DID DRIVE TO WORK?

Enter code ☐ Don't know 1

24 WHAT WAS THE MODEL YEAR OF THIS VEHICLE?

19 ☐ Don't know 1

25 HOW MUCH WOULD/DID IT COST ... TO PARK AT OR NEAR HIS/HER PLACE OF WORK?

\$1 per day ☐ 1 Free ☐ 5

\$2 per day ☐ 2 Not available ☐ 6

\$3 per day ☐ 3 Don't know ☐ 7

\$4 or more per day ☐ 4

26 WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...'S USUAL PLACE OF WORK?

Specify in NOTES ☐ 1 Don't know ☐ 2

NOTES

See over for additional NOTES

Item no. 99

Item no. 99

Item no. 99



Statistics Canada Statistique Canada

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

DOCUMENT CONFIDENTIEL une fois rempli

N° de dossier 2
N° de page-ligne du DM 5Date d'enquête 3
Prénom 6
Mo AnN° d'attribution 4
Nom de famille 7

1978 et 1979

1 FORMULE

06

09 À L'INTERVIEWER :
FORMULE 05• Si "Oui" au poste 10 OU un code autre que 6 au poste 33 ... ☐ Passez à 10• Autrement ☐ FIN

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT À ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OÙ ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OÙ IL(ELLE) ARRIVE À SON LIEU DE TRAVAIL.

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL? 'Je veux dire par là la distance parcourue en empruntant le chemin habituel.'

Miles ☐ 1
 Kilomètres ☐ 2 Vane d'un jour à l'autre ☐ 4 FIN
Moins de 1 mille ou kilomètre ☐ 3 Sans objet ☐ 5 FIN

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

 Inscrivez les minutes

13 AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL(ELLE) À TRAVAILLER?

 Inscrivez l'heure ☐ Ne sait pas

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'Je veux dire par là le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande partie de la distance.' (Indiquez UN seul moyen.)

Automobile ☐ 1 Taxi ☐ 4
Autobus/méto/tramway ☐ 2 Motocyclette/bicyclette ☐ 5
Train de banlieue ☐ 3 ☐ Passez à 16
À pied ☐ 6
Autre ☐ 7

15 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui ☐ 1 Non ☐ 2 Passez à 18 Ne sait pas ☐ 3 Passez à 18

16 COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL(ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Inscrivez les minutes ☐ Ne sait pas

17 UNE FOIS DESCENDUE(DU) MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN UTILISÉ, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU/FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

 Inscrivez les minutes ☐ Ne sait pas

18 À L'INTERVIEWER :

• Si "automobile" au poste 14 ... ☐ 1 Passez à 21• Autrement ☐ 2 Passez à 19

19 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui ☐ 1 Non ☐ 2 Passez à 26

20 SI ... UTILISAIT CETTE VOITURE, CE CAMION OU CETTE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, SERAIT-IL(ELLE) CONDUCTEUR OU PASSAGER?

Conducteur ☐ 1 Passez à 23
Passager ☐ 2 ☐ Passez à 26
Ne sait pas ☐ 3

21 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ? (LISEZ LES CATÉGORIES À HAUTE VOIX) Indiquez UN seul moyen.

A conduit sa voiture sans passager(s) ☐ 1 Passez à 23 A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre ☐ 3
A conduit sa voiture avec passager(s) ☐ 2 Était passager dans une voiture ☐ 4 Passez à 26

22 Y COMPRIS ... , COMBIEN DE PERSONNES PRENAIENT HABITUELLEMENT PLACE DANS LA VOITURE, LE CAMION OU LA FOURGONNETTE?

Deux ☐ 1 Trois ☐ 2 Quatre ou plus ☐ 3

23 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... POUVAIT CONDUIRE/A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Inscrivez le code ☐ Ne sait pas

24 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

19 ☐ Ne sait pas

25 COMBIEN EN COÛTERAIT-IL/EN COÛTAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

\$1 par jour ☐ 1 Stationnement gratuit ☐ 5
\$2 par jour ☐ 2 Pas de stationnement ☐ 6
\$3 par jour ☐ 3 Ne sait pas ☐ 7
\$4 ou plus par jour ☐ 4

26 QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE ... ?

Précisez dans les NOTES ☐ 1 Ne sait pas ☐ 2

NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires ☐

N° de poste

39

N° de poste

99

N° de poste

99

N° de poste

99



Statistics Canada Statistique Canada

TRAVEL TO WORK SURVEY

CONFIDENTIAL when completed

Docket No. HRD page - line No.	2	Given name	Survey date	3	Mo	Yr	Assignment No.	4	Surname	1980	1 FORM NO	06
5		6		7								

09 INTERVIEWER CHECK ITEM:
FORM 05

- If "Yes" in item 10 OR any code but 6 in item 33 ☐ Go to 10
- Otherwise ☐ END

10 THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.**11 WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I mean the distance covered using the usual route.'**

{	Miles	1	<input type="radio"/>	{	Varies from day to day	4	<input type="radio"/>	END
	Kilometres	2	<input type="radio"/>		5	<input type="radio"/>		
	Less than 1 mile or kilometre	3	<input type="radio"/>		6	<input type="radio"/>		
	None	5	<input type="radio"/>		END			

12 APPROXIMATELY HOW LONG DID IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

Enter minutes

13 WAS PUBLIC TRANSPORTATION AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

1	<input type="radio"/>	2	<input type="radio"/>	3	<input type="radio"/>
Yes		No		Don't know	

14 WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I mean that method of transportation by which ... travelled the greatest distance.' (Mark only ONE method)

Automobile	1	<input type="radio"/>	Go to 16	Taxi	4	<input type="radio"/>
Bus/Subway/Streetcar	2	<input type="radio"/>		Motorcycle/Bicycle	5	<input type="radio"/>
Commuter train	3	<input type="radio"/>		Walks to work	6	<input type="radio"/>
				Other	7	<input type="radio"/>

15 WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes	1	<input type="radio"/>	Go to 18	No	2	<input type="radio"/>	END
-----	---	-----------------------	----------	----	---	-----------------------	-----

16 WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED? (READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES) Mark only ONE category.

Drove alone	1	<input type="radio"/>	Go to 18	Shared the driving	3	<input type="radio"/>	
Drove with passenger(s)	2	<input type="radio"/>		Rode as a passenger	4	<input type="radio"/>	END

17 INCLUDING ... HOW MANY PEOPLE USUALLY RODE IN THE CAR, TRUCK OR VAN?

Two	1	<input type="radio"/>	Three	2	<input type="radio"/>	Four or more	3	<input type="radio"/>
-----	---	-----------------------	-------	---	-----------------------	--------------	---	-----------------------

18 WHAT WAS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... COULD/DID DRIVE TO WORK?

<input type="checkbox"/> Enter code	Don't know	7	<input type="radio"/>
-------------------------------------	------------	---	-----------------------

19 WHAT WAS THE MODEL YEAR OF THIS VEHICLE?

19	<input type="radio"/>	Don't know	1	<input type="radio"/>
----	-----------------------	------------	---	-----------------------

NOTES

See over for additional NOTES

Item no.	99		Item no.	99	
Item no.	99		Item no.	99	



Statistics Canada / Statistique Canada

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

DOCUMENT CONFIDENTIEL une fois rempli

N° de page-ligne du DM	N° de dossier	Date d'enquête	N° de tâche	Nom de famille	1980	1 FORMULE	06
5	2	3	4	7			
	6						

09 À L'INTERVIEWER:
FORMULE 05

- Si "Oui" au poste 10 OU un
code autre que 6 au poste 33 ... ☐ Passez à 10
- Autrement ☐ FIN

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL. ELLES VISENT À ANALYSER L'INTERVALLE QUI S'ÉCOULE ENTRE LE MOMENT OÙ ... QUITTE SON DOMICILE ET LE MOMENT OÙ IL (ELLE) ARRIVE À SON LIEU DE TRAVAIL.

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL? 'Je veux dire par là la distance parcourue en empruntant le chemin habituel.'

<input type="text"/>	{	Milles <input type="radio"/>	Varie d'un jour à l'autre <input type="radio"/> FIN	
		Kilomètres <input type="radio"/>		
		Moins de 1 mille ou kilomètre <input type="radio"/>		Sans objet <input type="radio"/> FIN

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

<input type="text"/>	Inscrivez les minutes
----------------------	--------------------------

13 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui <input type="radio"/>	Non <input type="radio"/>	Ne sait pas <input type="radio"/>
---------------------------	---------------------------	-----------------------------------

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'Je veux dire par là le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande partie de la distance.' (Indiquez UN seul moyen.)

Automobile <input type="radio"/>	Passez à 16	Taxi <input type="radio"/>
Autobus/méto/ tramway <input type="radio"/>		Motocyclette/ bicyclette <input type="radio"/>
Train de banlieue <input type="radio"/>		À pied <input type="radio"/>
		Autre <input type="radio"/>

15 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Oui <input type="radio"/>	Passez à 18	Non <input type="radio"/>	FIN
---------------------------	-------------	---------------------------	-----

16 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ?
(LISEZ LES CATÉGORIES À HAUTE VOIX)
Indiquez UN seul moyen.

A conduit sa voiture sans passager(s) <input type="radio"/>	Passez à 18	A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre <input type="radio"/>
A conduit sa voiture avec passager(s) <input type="radio"/>		Était passager dans une voiture <input type="radio"/> FIN

17 Y COMPRIS ... COMBIEN DE PERSONNES PRENAIENT HABITUELLEMENT PLACE DANS LA VOITURE, LE CAMION OU LA FOURGONNETTE?

Deux <input type="radio"/>	Trois <input type="radio"/>	Quatre ou plus <input type="radio"/>
----------------------------	-----------------------------	--------------------------------------

18 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... POUVAIT CONDUIRE / A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

<input type="text"/>	Inscrivez le code	Ne sait pas <input type="radio"/>
----------------------	----------------------	-----------------------------------

19 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

19 <input type="text"/>	Ne sait pas <input type="radio"/>
-------------------------	-----------------------------------

NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires ☐

N° de poste	N° de poste
99 <input type="text"/>	99 <input type="text"/>
99 <input type="text"/>	99 <input type="text"/>

Annex I

Selected Supplementary
Statistics

Annexe I

Statistiques supplémentaires

TABLE 1. Passenger Automobiles in Canada, 1976-1980

TABLEAU 1. Voitures particulières, Canada, 1976-1980

Passenger automobiles	1976	1977	1978	1979	1980
Voitures particulières					
	thousands – milliers				
Licensed ¹ – Immatriculées ¹	9,016	9,509	9,745	9,985	..
Households owning ² – Ménages possédant ² :					
One – Une	3,820	3,883	3,989	4,138	4,192
Two or more – Deux ou plus	1,694	1,733	1,755	1,756	2,039
Shipped ³ – Expédiées ³	1,145	1,161	1,136 [†]
Exported – Exportées	884 [†]	921	874	651	..
Imported – Importées:					
United States – États-Unis	569	584	550	589	495
Other – Autres	178	170	193	118	207
Total imported – Total importées	746 [†]	754	743	707	702
Retail sales – Ventes au détail	946	991	989	1,003	932

¹ Includes “drive yourself” passenger cars and taxi cabs.

² Comprend les voitures particulières et les taxis.

³ For a discussion on the reliability of estimates see *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

[†] Pour en savoir davantage sur la fiabilité des estimations, voir *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

³ These are shipments from Canadian manufacturers and do not normally equate with the production of the year because the size of inventories held by manufacturers varies from year to year.

³ Il s'agit des expéditions des fabricants canadiens qui normalement ne représentent pas la production de l'année, parce que le volume de leurs inventaires varie d'une année à l'autre.

Source: *Motor Vehicle Shipments*, Catalogue 42-002; *Exports – Merchandise Trade*, Catalogue 65-202; *Imports – Merchandise Trade*, Catalogue 65-203; *New Motor Vehicle Sales*, Monthly, Catalogue 63-007; *New Motor Vehicle Sales*, Annual, Catalogue 63-208; *Road Motor Vehicles: Registrations*, Catalogue 53-219; *Household Facilities and Equipment, 1972-1976 (Revised Estimates)*, Consumer Income and Expenditure Division; *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

Source: *Livraisons de véhicules automobiles*, n° 42-002 au catalogue; *Exportations – Commerce de marchandises*, n° 65-202 au catalogue; *Importations – Commerce de marchandises*, n° 65-203 au catalogue; *Ventes de véhicules automobiles neufs*, mensuel, n° 63-007 au catalogue; *Ventes de véhicules automobiles neufs*, annuel, n° 63-208 au catalogue; *Véhicules automobiles: Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue; *L'équipement ménager, 1972-1976 (estimations révisées)*. Division du revenu et des dépenses des consommateurs; *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

TABLE 2. Passenger Automobile Licences, by Province or Territory, 1976-1979

TABLEAU 2. Immatriculations de voitures particulières, selon la province ou le territoire, 1976-1979

Province or territory	1976	1977	1978	1979
Province ou territoire				
	thousands – milliers			
Canada	9,016	9,509	9,745	9,985
Newfoundland – Terre-Neuve	130	127	132	140
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	42	44	46	48
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	270	275	285	316
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	226	235	243	250
Québec	2,350	2,523	2,450	2,569
Ontario	3,342	3,490	3,597	3,691
Manitoba	413	431	446	453
Saskatchewan	370	380	395	366
Alberta	789	864	960	1,040
British Columbia – Colombie-Britannique	1,070	1,126	1,177	1,099
Yukon	7	6	7	7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	6	6	6	6

Source: *Road Motor Vehicles: Registrations*, Catalogue 53-219.

Source: *Véhicules automobiles: Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue.

TABLE 3. Household Ownership of Automobiles, by Province, 1976-1980

TABLEAU 3. Ménages propriétaires d'automobiles, selon la province, 1976-1980

Household and year ¹	Canada	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
Ménage et année ¹		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	
thousands of households – milliers de ménages						
Households with automobiles – Ménages propriétaires d'automobiles:						
1980	6,230	103	29	197	161	1,579
1979	5,899	98	27	186	156	1,482
1978	5,744	98	26	175	150	1,436
1977	5,617	98	27	176	146	1,429
1976	5,314	91	26	175	139	1,390
Households with two or more automobiles – Ménages propriétaire de deux automobiles ou plus:						
1980	2,039	27	7	53	49	390
1979	1,756	23	7	46	38	334
1978	1,755	21	7	44	42	305
1977	1,733	23	8	46	38	317
1976	1,694	21	7	49	35	281
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia	
					Colombie-Britannique	
thousands of households – milliers de ménages						
Households with automobiles – Ménages propriétaires d'automobiles:						
1980	2,337	263	256	561	743	
1979	2,238	264	246	509	694	
1978	2,196	250	242	500	664	
1977	2,124	252	231	485	648	
1976	2,108	242	236	458	647	
Households with two or more automobiles – Ménages propriétaires de deux automobiles ou plus:						
1980	823	81	86	219	300	
1979	722	77	77	190	239	
1978	729	70	79	194	257	
1977	696	73	80	196	256	
1976	678	72	100	179	270	

¹ For a discussion on the reliability of estimates, see *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

¹ Pour en savoir d'avantage sur la fiabilité des estimations, voir *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

Source: *Household Facilities and Equipment, 1972-1976 (Revised Estimates)*. Consumer Income and Expenditure Division: *Household Facilities and Equipment, May 1978, May 1979 and May 1980*, Catalogue 64-202.

Source: *L'équipement ménager, 1972-1976 (estimations rectifiées)*, Division du revenu et des dépenses des consommateurs. *L'équipement ménager, mai 1978, mai 1979 et mai 1980*, n° 64-202 au catalogue.

TABLE 4. Retail Sales of New Passenger Cars, by Province, 1976-1980

TABLEAU 4. Ventes au détail de voitures particulières neuves, selon la province, 1976-1980

Province	1976	1977	1978	1979	1980	Percentage change	
						Pourcentage de variation	
						1976-1980	1979-1980
Canada	946,488	991,398	988,890	1,003,008	932,060	- 2	- 7
Newfoundland – Terre-Neuve	14,042	14,937	16,549	16,385	16,171	+ 15	- 1
Prince Edward Island – Île-du-Prince Prince-Édouard	3,990	4,084	4,832	4,840	3,971	- -	- 18
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	31,318	31,910	35,172	33,868	31,743	+ 1	- 6
New Brunswick – Nouveau- Brunswick	25,535	25,308	26,216	26,504	23,937	- 6	- 10
Québec	276,239	272,538	269,447	297,820	264,133	- 4	- 11
Ontario	351,523	388,568	391,408	380,430	335,815	- 4	- 12
Manitoba	40,433	39,686	38,580	33,587	32,791	- 19	- 2
Saskatchewan	34,810	32,876	31,752	29,495	29,417	- 15	- -
Alberta	84,103	86,682	84,319	88,447	91,382	+ 9	+ 3
British Columbia – Colombie- Britannique	84,495	94,809	90,615	91,632	102,700	+ 22	+ 12

Source: *New Motor Vehicle Sales*, Monthly, Catalogue 63-007. *New Motor Vehicle Sales*, Annual, Catalogue 63-208.

Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs*, mensuel, n° 63-007 au catalogue. *Ventes de véhicules automobiles neufs*, annuel, n° 63-208 au catalogue.

TABLE 5. Gross Sales of Gasoline,¹ by Month, Canada, 1976-1980TABLEAU 5. Ventes mensuelles brutes d'essence¹, selon le mois, Canada, 1976-1980

Month	1976	1977	1978	1979	1980
Mois					
	billions of litres ² – milliards de litres ²				
Total	34.9	35.8	36.9	38.3	38.0
January – Janvier	2.6	2.7	2.7	3.0	2.8
February – Février	2.4	2.5	2.7	2.8	2.9
March – Mars	2.7	2.7	2.8	3.0	2.9
April – Avril	2.7	2.7	2.7	3.0	2.9
May – Mai	2.9	3.0	3.1	3.3	3.2
June – Juin	3.1	3.2	3.3	3.3	3.2
July – Juillet	3.3	3.2	3.5	3.5	3.5
August – Août	3.4	3.6	3.5	3.7	3.5
September – Septembre	3.1	3.1	3.2	3.3	3.4
October – Octobre	2.9	3.1	3.1	3.4	3.4
November – Novembre	2.9	3.0	3.1	3.1	3.0
December – Décembre	3.0	3.0	3.1	3.1	3.2

¹ Excludes fuel sales for use by railways, ships and aircraft, heating or industrial purposes.

¹ Exclut les ventes de carburant destiné aux chemins de fer, aux bateaux et avions et aux fins industrielles et de chauffage.

² 1 litre = 0.219 969 gallon.

Source: *Road Motor Vehicles, Fuel Sales*, Catalogue 53-218.

Source: *Véhicules automobiles, ventes de carburant*, n° 53-218 au catalogue.

Annex II

Alphabetical Listing and
Codes for Vehicles

Annexe II

Liste alphabétique et codes
des véhicules

Models are classified by curb weight as follows:

Les modèles sont classés selon le poids en ordre de marche:

Code

Catégorie

1. Less than 3,000 pounds (1 361 kilograms) in weight. Since 1979, Category 1 has been subdivided as follows:

1. Poids inférieur à 3,000 livres (1 361 kilogrammes). Depuis 1979, la première catégorie est sous-divisée de la façon suivante:

1A. Less than 2,500 pounds (1 134 kilograms) in weight.

1A. Poids inférieur à 2,500 livres (1 134 kilogrammes).

1B. Weight of 2,500 to 2,999 pounds (1 134 to 1 360 kilograms).

1B. Poids de 2,500 à 2,999 livres (1 134 à 1 360 kilogrammes).

However, since data are not available on this basis for all years, tables on vehicle size use only Category 1.

Cependant, puisque les données ne sont pas disponibles pour toutes les années, les tableaux sur la grandeur du véhicule utilisent seulement la première catégorie.

2. Weight of 3,000 to 3,499 pounds (1 361 to 1 587 kilograms).

2. Poids de 3,000 à 3,499 livres (1 361 à 1 587 kilogrammes).

3. Weight of 3,500 to 4,199 pounds (1 588 to 1 905 kilograms).

3. Poids de 3,500 à 4,199 livres (1 588 à 1 905 kilogrammes).

4. Weight of 4,200 pounds (1 906 kilograms) or more.

4. Poids de 4,200 livres (1 906 kilogrammes) ou plus.

Note: (–) means up to and including the indicated year.

Note: (–) signifie jusqu'à l'année indiquée inclusivement.

(+) means the indicated year and subsequent years.

(+) signifie l'année indiquée et les années suivantes.

Model	Code Catégorie	Model	Code Catégorie
ACADIAN, Pontiac (–1971)	2	BONNEVILLE, Pontiac	4
ACADIAN, Pontiac (1976+)	1A	BOSS, Ford	2
ALPHA ROMEO	1A		
AMBASSADOR, AMC	3	CALAIS, Cadillac	4
AMX, AMC	2	CAMARO, Chevrolet	2
APPOLO, Buick (–1975)	3	CAPRI, Mercury	1B
ARIES, Dodge	1A	CAPRICE, Chevrolet (–1976)	4
ARROW, Plymouth/Dodge	1A	CAPRICE, Chevrolet (1977+)	3
ASPEN, Dodge	2	CARAVELLE, Plymouth	3
ASTRE, Pontiac	1A	CATALINA, Pontiac (–1976)	4
AUDI	1A	CATALINA, Pontiac (1977+)	3
AUSTIN, British Leyland	1A	CENTURY, Buick (–1977)	2
		CENTURY, Buick (1978+)	2
BARRACUDA, Plymouth	2	CENTURION, Buick	4
BEAUMONT, Chevrolet	3	CHALLENGER, Dodge (–1974)	2
BEL AIR, Chevrolet (–1976)	4	CHALLENGER, Dodge (1978+)	1A
BEL AIR, Chevrolet (1977+)	3	CHAMP, Dodge	1A
BELVEDERE, Plymouth	3	CHARGER, Dodge	3
BISCAYNE, Chevrolet (–1976)	4	CHEVELLE, Chevrolet (–1977)	3
BISCAYNE, Chevrolet (1977+)	3	CHEVELLE, Chevrolet (1978+)	2
BMW	2	CHEVETTE, Chevrolet (–1976)	3
BOBCAT, Mercury	1A	CHEVETTE, Chevrolet (1977+)	2

Model	Code Catégorie	Model	Code Catégorie
CHEVY II, Chevrolet	2	EAGLE SX4, AMC	2
CITATION, Chevrolet	1B	EL CAMINO, Chevrolet (–1977)	3
CITROEN	2	EL CAMINO, Chevrolet (1978+)	2
CIVIC, Honda	1A	ELDORADO, Cadillac (–1978)	4
COBRA, Ford (–1975)	3	ELDORADO, Cadillac (1979+)	3
COBRA, Ford (1976+)	1B	ELECTRA, Buick (–1976)	4
COLONY PARK, Mercury (–1978)	4	ELECTRA, Buick (1977+)	3
COLONY PARK, Mercury (1979+)	3	ELITE, Ford	3
COLT, Plymouth/Dodge	1A	EPIC, Envoy	1A
COMET, Mercury (–1970)	3	ESCORT, Ford	1A
COMET, Mercury (1971+)	2	ESTATE WAGON, Buick (–1976)	4
CONTINENTAL, Lincoln (–1979)	4	ESTATE WAGON, Buick (1977+)	3
CONTINENTAL, Lincoln (1980+)	3	EXECUTIVE, Pontiac	4
CONCOURS, Plymouth	2		
CONCORD, AMC	2	FAIRLANE, Ford	3
CORDOBA, Chrysler (–1979)	3	FAIRMOUNT, Ford	2
CORDOBA, Chrysler (1980+)	2	FALCON, Ford	2
CORONET, Dodge	3	F-85, Oldsmobile (–1975)	3
CORTINA, Ford	1A	F-85, Oldsmobile (1976+)	2
CORVAIR, Chevrolet (–1969)	2	FIAT	1A
CORVETTE, Chevrolet (–1979)	3	FIESTA, Ford	1A
CORVETTE, Chevrolet (1980+)	2	FIREBIRD, Pontiac	2
COUGAR, Mercury (–1973)	2	FIRENZA, Vauxhaul	1A
COUGAR, Mercury (1974+ to – à – 1979)	3	FLEETWOOD, Cadillac	4
COUGAR, Mercury (1980+)	2	FOUR-FOURTY-TWO, Oldsmobile	3
COUGAR XR7, Mercury (1980+)	2	FURY, Plymouth (–1974)	4
COUGAR, Mercury (1981+)	2	FURY, Plymouth (1975+)	3
COUNTRY SQUIRE, Ford (–1978)	4	FURY GRAN, Plymouth (–1977)	4
COUNTRY SQUIRE, Ford (1979+)	3	FURY GRAN, Plymouth (1980+)	3
CRICKET, Plymouth	1A		
CRUISER, Oldsmobile (–1977)	3	GALAXIE, Ford	4
CRUISER, Oldsmobile (1978+)	2	GRAND AM, Pontiac	3
CROWN, Toyota	2	GRAND LE MANS, Pontiac (–1977)	3
CUSTOM, Ford (–1978)	4	GRAND LE MANS, Pontiac (1978+)	2
CUSTOM, Ford (1979+)	3	GRAND MANS SAFARI, Pontiac	3
CUSTOM CRUISER, Oldsmobile (–1976)	4	GRAND PRIX, Pontiac (–1977)	3
CUSTOM CRUISER, Oldsmobile (1977+)	3	GRAND PRIX, Pontiac (1978+)	2
CUTLASS, Oldsmobile (–1977)	3	GRAND SAFARI, Pontiac (–1976)	4
CUTLASS, Oldsmobile (1978+)	2	GRAND SAFARI, Pontiac (1977+)	3
CYCLONE, Mercury	3	GRAND VILLE, Pontiac	4
		GRAN FURY, Plymouth (–1977)	4
DART, Dodge	2	GRAN FURY, Plymouth (1980+)	3
DATSUN, (all models except 280Z – tous les modèles à l'exception de la 280Z)	1A	GRANADA, Ford	2
DATSUN 280Z	1B	GREMLIN, AMC	1B
DELMONT, Oldsmobile	4	G.S., Buick	3
DELTA CUSTOM, Oldsmobile	4	GTO, Pontiac (–1974)	3
DELTA 88 ROYALE, Oldsmobile (–1976)	4	GTO, Pontiac (1975+)	2
DELTA 88 ROYALE, Oldsmobile (1977+)	3	GTX, Plymouth	3
DEMON, Dodge	2		
DE VILLE, Cadillac	4	HONDA	1A
DIPLOMAT, Dodge	3	HORIZON + TC3, Plymouth	1A
DUSTER, Plymouth	2	HORNET, AMC	2
EAGLE (all models except SX4 – tous les modèles à l'exception de la SX4), AMC	2	IMPALA, Chevrolet (–1976)	4
		IMPALA, Chevrolet (1977+)	3
		IMPERIAL (–1975)	4
		IMPERIAL (1981+)	3

Model	Code Catégorie	Model	Code Catégorie
JAGUAR	3	NINETY-EIGHT, Oldsmobile (–1976)	4
JAVELIN, AMC	2	NINETY-EIGHT, Oldsmobile (1977+)	3
JEEP, AMC	3	NOVA, Chevrolet	2
LAGUNA, Chevrolet	3	OMEGA, Oldsmobile (–1975)	3
LANCIA	1B	OMEGA, Oldsmobile (1975-1979½)	2
LAURENTIAN, Pontiac (–1976)	4	OMEGA, Oldsmobile (1979½ + front wheel drive – traction avant)	1B
LAURENTIAN, Pontiac (1977+)	3	OMNI, +024, Dodge	1A
LE BARON, Chrysler (–1977)	3	OPEL	1A
LE BARON, Chrysler (1978+)	3	PACER, AMC (–1975)	1
LE MANS, Pontiac (–1977)	3	PACER, AMC (1976+)	2
LE MANS, Pontiac (1978+)	2	PARISIENNE, Pontiac (–1976)	4
LE SABRE, Buick (–1976)	4	PARISIENNE, Pontiac (1977+)	3
LE SABRE, Buick (1977+)	3	PARK LANE, Mercury	4
LOTUS	1A	PEUGEOT	2
LTD, Ford (–1978)	4	PHOENIX, Pontiac (–1979½)	2
LTD, Ford (1979+)	3	PHOENIX, Pontiac (1979½ front wheel drive – traction avant)	1B
LTD II, Ford	3	PINTO, Ford	1A
LYNX, Mercury	1A	POLARA, Dodge	4
MACH I, Ford (–1973)	2	PORSCHE	1B
MACH I, Ford (1974+)	1B	RABBIT, Volkswagen	1A
MAGNUM, Dodge	3	RAMBLER AMERICAN, AMC	2
MALIBU, Chevrolet (–1977)	3	RAMBLER 550, 770 or – ou SST, AMC	3
MALIBU, Chevrolet (1978+)	2	RANCHER, Ford	3
MARAUDER, Mercury	4	REBEL, AMC	3
MARINA, Austin	1A	REGAL, Buick (–1977)	3
MARK II, Toyota	1B	REGAL, Buick (1978+)	2
MARK III, Toyota	1B	RELIANT, Plymouth	1A
MARK III, IV, V, Lincoln	4	RENAULT	1A
MARK VI, Lincoln	3	RIVIERA, Buick (–1978)	4
MARQUIS, Mercury (–1978)	4	RIVIERA, Buick (1979+)	3
MARQUIS, Mercury (1979+)	3	ROAD RUNNER, Plymouth (–1975)	3
MATADOR, AMC	3	ROAD RUNNER, Plymouth (1976+)	2
MAVERICK, Ford	2	ROGUE, AMC	2
MAZDA	1A	ROYAL MONACO, Dodge	4
MERCEDES (all models except 600 – tous les modèles à l'exception de la 600)	2	ROVER, British Leyland	2
MERCEDES 600	4	ROLLS ROYCE	4
METEOR, Mercury	3	SAAB	1B
MIRADA, Dodge	2	SAPPORO, Plymouth	1A
MG, British Leyland	1A	SARATOGA, Chrysler	4
MONACO, Dodge (–1976)	4	SATELLITE, Plymouth	3
MONACO, Dodge (1977+)	3	SCAMP, Plymouth	2
MONACO ROYAL, Dodge	4	SEVILLE, Cadillac (–1979)	4
MONARCH, Mercury	2	SEVILLE, Cadillac (1980+)	3
MONTE CARLO, Chevrolet (–1977)	3	SIMCA	1A
MONTE CARLO, Chevrolet (1978+)	2	SKYHAWK, Buick	1B
MONTEGO, Mercury	3	SKYLARK, Buick (–1974)	3
MONZA, Chevrolet	1B	SKYLARK, Buick (1975+ to – à – 1979½)	2
MUSTANG, Ford (–1973)	2	SKYLARK, Buick (1979½ + front wheel drive – traction avant)	1B
MUSTANG, Ford (1974+)	1B		
NEWPORT, Chrysler (–1978)	4		
NEWPORT, Chrysler (1979+)	3		
NEW YORKER, Oldsmobile (–1978)	4		
NEW YORKER, Oldsmobile (1979+)	3		

Model	Code Catégorie	Model	Code Catégorie
SPORT WAGON, Buick	3	TOYOTA COROLLA and — et	
STRATO CHIEF, Pontiac	4	CELICA	1A
SUNBEAM	1A	TOYOTA CORONA and — et	
SUNBIRD, Pontiac	1B	CRESSIDA	1B
SUBURBAN, Plymouth	4	TRANS AM, Pontiac	2
SUPER BEE, Dodge	3	TRIUMPH, British Leyland	1A
SWINGER, Dodge	2		
ST. REGIS, Dodge	3	VALIANT, Plymouth	2
SPIRIT, AMC	1B	VEGA, Chevrolet	1A
SUBARU	1A	VENTURA, Pontiac	2
		VERSAILLES, Lincoln (1977-1980)	3
TEMPEST, Pontiac	3	VISTA CRUISER, Oldsmobile	3
THREE-HUNDRED, Chrysler	4	VIP, Plymouth	4
THUNDERBIRD, Ford (-1976)	4	VIVA, Vauxhaul	1A
THUNDERBIRD, Ford (1977+ to — à 1979)	3	VOLARE, Plymouth	2
THUNDERBIRD, Ford (1980+)	2	VOLKSWAGEN	1A
TORINO, Ford (-1975)	4	VOLVO	2
TORINO, Ford (1976+)	3		
TORONADO, Oldsmobile (-1978)	4	WINDSOR, Chrysler	4
TORONADO, Oldsmobile (1979+)	3	WILDCAT, Buick	4
TOWN CAR, Lincoln	3		
TOWN & COUNTRY, Chrysler (-1977)	4	XL, Ford	4
TOWN & COUNTRY, Chrysler (1978+)	3	ZEPHYR, Mercury	2

Source: Energy, Mines and Resources Canada.
Source: Énergie, Mines et Ressources Canada.

